



INTENSIDAD DE LOS FLUJOS DE MOVILIDAD INTERDEPARTAMENTALES Y NACIONALES A TRAVÉS DE LA TERMINAL DE TRANSPORTE DE MONTERÍA ENTRE LOS AÑOS 2013 Y 2016

*Gustavo Escobar Fuentes

Universidad de Córdoba

Facultad de Ciencias Básicas

Departamento de Geografía y Medio Ambiente

Resumen

Desplazamiento regular de ida y vuelta, pendularidad, no necesariamente diaria (puede ser semanal o más, incluso) No tiene como propósito el cambio de residencia (por ello, no es migración) Su propósito es la realización de alguna actividad habitual como trabajar, estudiar, comprar, cuidar a alguien o algo, o ir a buscar a alguien .

La movilidad es el movimiento de una persona o un grupo de individuos de un país o ciudad a otro con el fin de establecerse y lograr una mejor calidad de vida. Este es un fenómeno cotidiano en ciudades que con el paso de los años toman importancia en cuanto a actividades reflejadas en Montería en los últimos años ha sufrido grandes transformaciones en cuanto a su infraestructura y la mejora de sus servicios entre ellos educativos, salud e instalaciones que mejoran su dinamismo comercial y le promueven de estatus locacional. El objetivo en la investigación consiste en determinar la intensidad de frecuencia o de desplazamientos de otros municipios hacia la ciudad de Montería para posteriormente establecer los motivos por los cuales las personas acuden por medio de la Terminal de Transportes Montería En la realización y procesamiento de la información poco a poco se fueron obteniendo resultados importantes distinguiendo salidas y llegadas de usuarios de la Terminal , evidenciando comportamientos muy parecidos tanto en flujos emisores como receptores, es decir las salidas se comportan en cifras igual que las llegadas pareciendo, así como si las mismas personas

que salen son las mismas que llegan. También es importante el resultado que mostró con respecto a las empresas que prestan este servicio y la correlación con la densidad vial en cada municipio del departamento de Córdoba. Por último, se asoció la variable de condiciones socioeconómicas a nivel departamental para establecer relaciones entre NBI y los motivos por los cuales las personas acuden hacia la ciudad de Montería por medio de la terminal de transporte

Palabras claves: Transporte, Territorio, Terminales de Transporte, Infraestructuras Nodales, Región, Flujos, Servicios.

*Estudiante de Decimo semestre del programa de pregrado en Geografía de la Universidad de Córdoba.

ABSTRACT

The migratory flow is the movement of a person or a group of individuals from one country or city to another in order to establish themselves and achieve a better quality of life. The city of Monteria in recent years has undergone major transformations in terms of its infrastructure and the improvement of its services including educational, health and facilities that improve its commercial dynamism and promote it of occasional status. In the realization and processing of the information, little by little, important results were obtained, distinguishing departures and arrivals of users from the transport terminal of the city of Monteria, showing very similar behaviors in both sending and receiving flows, that is, the outputs behave in figures the same as arrivals, as if the same people who leave are the same as those who arrive. Also important is the result that it showed with respect to the companies that provide this service and the correlation with the road density in each municipality of the department of Cordoba. Finally, the variable of socioeconomic conditions at the departmental level was associated to establish relations between NBI and the reasons why people go to the city of Monteria through the transport terminal.

Keywords: Transport, Territory, Transport Terminals, Nodal Infrastructures, Region, Flows, Services.

Introducción

El flujo de desplazamientos de personas diarias que llegan a la ciudad de Montería son aproximadamente 2.900 según cifras de la Terminal de Transportes de Montería usuarios para el 2016, los cuales desarrollan distintas actividades en su instancia en la capital, donde estos se deben a diversos motivos. Generalmente la población intermunicipal busca satisfacer sus necesidades básicas, entre ellas, servicios médicos o de salud especializados brindados por la clínica IMAT, clínica del Río, educativos (Universidad de Córdoba, Universidad Cooperativa de Colombia, Universidad del Sinú, Universidad Pontificia Bolivariana etc.), ofertas de empleo en los diferentes centros comerciales de la ciudad de Montería, sitios de ocio y recreación (Avenida primera), entre otros. Donde muchos de estos equipamientos cuentan con la capacidad para atender a las personas locales y de municipios cercanos.

Es importante mencionar que la movilidad en términos de eficiencia, dificulta en muchos casos la realización de un viaje, además, la potencialidad del origen para generar un viaje y la capacidad del destino para atraerlo. Así mismo, un análisis de accesibilidad permite identificar los corredores o zonas geográficas que deban ser intervenidos en la búsqueda de mejora en los tiempos de desplazamiento. Por tanto, la terminal de transporte de Montería se convierte en el espacio geográfico clave para determinar la intensidad con la que la población intermunicipal frecuenta la ciudad.

La movilidad se ha convertido en uno de los temas de gran relevancia por parte de instituciones públicas y privadas que intentan descubrir maneras eficientes de interrelacionar la estructura de la malla vial con los vehículos e individuos que transitan a través de ella (Ocampo & Arboleda, 2016, p. 30).

Según Mosquera (2016) generalmente las ciudades que presentan un aumento en la movilidad suelen presentar un sin número de problemas urbanos, influenciados por la alta dinámica en los niveles socioeconómicos y demográficos presentes en determinado territorio, de modo que, la concentración de servicios y funciones especializada por parte de algunos centros urbanos, se convierte en un fenómeno de atracción poblacional de residentes en los municipios periféricos., la movilidad urbana cotidiana es una experiencia vital a nivel individual y colectivo, (p. 101).

El nuevo paradigma de la movilidad surge con el siglo XXI desde las Ciencias Sociales tanto desde la perspectiva del análisis de la distancia y el tiempo, como desde la experiencia individual, cargada de significados (Mosquera, 2016, P. 104)

Por esta razón, la movilidad se ha convertido en el eje fundamental de planeación para las metrópolis, asumiendo un rol protagónico en cada administración de las distintas ciudades y en donde las relaciones cotidianas que se dan dentro de un territorio hay que tener en cuenta que no solo participa la población que reside habitualmente en la urbe, también tiene influencia una población adicional proveniente de otros lugares que hace uso o contribuye a la prestación y comercialización de servicios.

Para el caso de estudio, la ciudad de Montería se ha convertido en un importante epicentro de actividades económicas relacionadas con la prestación de servicios, entre ellos, de salud, educación, oferta de empleo, ocio, entre otros. Por tanto, es ahí donde la terminal de transporte se convierte en el espacio clave para obtener datos e información sobre la intensidad y motivos que generan el desplazamiento de personas que provienen de municipios tales como Planeta Rica, Montelíbano, Caucasia, Lorica y Cereté, principalmente. De acuerdo con lo anterior surge la siguiente inquietud. ¿Cuál es la intensidad los flujos de movilidad intermunicipales a través de la Terminal de Transporte de Montería durante los años desde los años 2013 hasta el 2016 tanto de llegadas como de salidas?

El principal objetivo de la investigación es el análisis de los flujos de personas hacia la ciudad de Montería por diferentes motivos y sus vínculos espaciales, ocurrida entre los años 2013 y 2016.

La presente investigación se enfocará en estudiar la intensidad y motivos de los flujos intermunicipales a través de la terminal de transportes de la ciudad de Montería, teniendo presente que durante los últimos años está ha venido desarrollando funciones urbanas especializadas dentro del sector de la salud, educación y trabajo.

De modo que, la información obtenida en campo pueda ser útil para las empresas de servicios articulados de transportes, también para darle un grado de importancia a las ciudades en cuanto a su capacidad para ofertar servicios. Es decir, que le permita tener un

estatus de importancia a la hora de comparar a nivel regional lo cual atraerá las miradas de importantes centros educativos que verán así la necesidad de crecer, para ser cada vez más competitiva.

El termino migración como es usado por los demógrafos y Geógrafos, se refiere a la movilidad a través de límites políticos o administrativos relevantes a escala regional, estatal o municipal. Ésta se distingue de las formas locales de movilidad, como la residencial (Morrison, Bryan y Swanson, 2004). Mientras que para Lee (1966, p. 4) indica la migración es ampliamente definida como un cambio permanente o semipermanente de residencia. No hay restricciones de distancia o si se trata de actos involuntarios o voluntarios, y no existe distinción entre la migración interna e internacional.

En esta discusión otro autor añade y relaciona el tema de movilidad desde tres perspectivas complementarias, los cambios en el modelo económico territorial, la introducción del paradigma de la sostenibilidad y la inclusión de la estructura social de la población móvil. Tres perspectivas que inducen a nuevos retos interpretativos ya nuevas necesidades informativas (Millares y Cebollada, 2009).

Así mismo, el desarrollo a cabalidad de este trabajo permitió que los municipios de donde generalmente proviene la población que se moviliza puedan reconocer la inexistencia de ciertos servicios y funciones, y que estos por medio de este puedan implementar estrategias que le garanticen la permanencia de la población satisfaciendo sus necesidades básicas dentro de su territorio. En la presente investigación, la teoría más relevante para este es la teoría de los grafos, porque son una herramienta práctica acerca de los flujos a estudiar con respecto a un punto en específico. El grafo es un término matemático utilizado para designar a un conjunto de puntos unidos entre sí por segmentos, que pueden representar un proceso o relación funcional de cualquier tipo, pero centra su atención en las relaciones topológicas entre sus elementos.

La aplicabilidad de esta teoría es de gran utilidad en los análisis a realizar en la teoría es así donde según Haggett (1976, p. 93) “Estos permite asociar a redes de transporte o de circulación una estructura sencilla pero abstracta de nodos y arcos conectados, porque sus elementos pueden asociarse fácilmente a objetos geográficos de la vida real”. De esta forma los nodos pueden representar ciudades, paradas o estaciones, de manera similar, los arcos

que conectan a los anteriores son asimilables a carreteras, etc. a través de los cuales se mueven flujos de personas, mercaderías, información, materia, etc. La aplicación de la Teoría de Grafos responde principalmente a un análisis descriptivo- explicativo, es decir, al estudio morfo métrico de las redes para conocer su estructura y desarrollo, donde se pone el acento fundamentalmente en las propiedades topológicas (conectividad, accesibilidad) más que en sus dimensiones reales. Acá se aplica el concepto de Salazar (2017, p. 4) “el concepto de funcionalidad territorial, abordando los niveles de accesibilidad de la población a los equipamientos de atención primaria de salud, siguiendo los principios de la geografía de la salud aplicada a la localización y distribución de los centros sanitarios.”

Ahora bien, al mencionar a las personas y sus motivos o intencionalidades de viaje, Kaufmann, (2006, p. 222) define varios tipos de movilidad así: cotidiana (alta frecuencia, desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana), movilidad residencial (baja frecuencia, desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana), viaje (frecuencia alta, larga distancia) y migración (baja frecuencia, larga distancia).

1. Metodología

En la presente metodología la cual consta de 3 facetas llevadas a cabo para una mejor descripción, en la primera se recopila la información, datos y cifras para construir la información a trabajar brindada por la directora operativa

La recolección de la información con la que se ha trabajado es de tipo documental dentro de un periodo comprendido de 2013 a 2016; también se obtuvo información en campo en días hábiles de trabajo, se considera que se trata de un buen mecanismo de abstracción para evidenciar las relaciones funcionales e interacciones entre infraestructuras de transporte, asentamientos y actividades humanas con el territorio sobre el cual se emplazan.

Esta investigación se caracteriza por ser de tipo inductivo, partiendo de una realidad particular como lo son los desplazamientos de personas que tienen como referencia la terminal de transporte como el lugar o espacio propicio para trasladarse, lo cual generalmente está sujeto a motivos sean estos de salud, educación, trabajo, ocio, entre otros; permitiendo a su vez determinar la intensidad con lo que los individuos frecuenta la ciudad y los equipamientos presentes en esta. El enfoque que se utilizó es cuantitativo por lo que se

requiere determinar los flujos o intensidad de determinada población la cual busca satisfacer sus necesidades básicas. La interpretación de la información recolectada en campo por medio de la encuesta, permitió conocer los motivos por los cuales las personas se desplazan a Montería, la frecuencia con la cual estos llegan a la ciudad, para poder caracterizar la mayor o menor intensidad de estos flujos migratorios intermunicipales.

Por tanto, el nivel de investigación es descriptivo sobre la realidad de la situación o fenómeno analizado, como es el caso de flujo de personas causadas por diversos motivos, sino que también se busca analizar información obtenida para poder comprender el comportamiento de la problemática abordada. El tipo de investigación es de carácter documental, debido a que la información requerida se encuentra en libros, artículos científicos, periódicos y en documentos técnicos. Sin embargo, para conocer los motivos y la intensidad de los flujos migratorios es necesario llevar a cabo la encuesta como principal técnica de recolección de datos primarios que permitan precisar con mayor claridad y detalle los objetivos de este trabajo.

1.1 Búsqueda y agrupación de la información

En cuanto a la investigación secundaria o documental, se realizó la búsqueda de información teórica relacionada con la intensidad y motivos de los flujos migratorios intermunicipales, es decir, que se llevó a cabo la recopilación de libros, artículos, revistas, documentos técnicos, bases de datos suministrada por la jefe operativa proporcionada por la terminal donde señala los flujos de llegada y salida de pasajeros para los años 2013 al 2016, información que brindan las herramientas necesarias para poder analizar la naturaleza de los desplazamientos de las personas por medio de este foco de transporte. Se cuenta con la información en capas del municipio, limite departamental donde el foco de atención es la ciudad de Montería.

1.2 Procesamiento de la información por medio de la herramienta

Está se lleva a cabo por medio de la tabulación de la encuesta, además del análisis de tabla de frecuencias y los porcentajes de los principales motivos por los cuales la población llega a la ciudad de Montería para ser convertidos a gráficos para una mejor explicación. En ese sentido, la información y datos obtenidos se reflejan a través de graficas que permitan el análisis del fenómeno de estudio dando flujos con dirección a los municipios cercanos o dentro del departamento como los que están por fuera.

1.3 Resultados esperados

El análisis que permite sacar conclusiones de municipios con importantes aportes, y propiedades de tamaño en las simbologías de líneas, dejando a un lado las especulaciones con respecto a los motivos de viaje tanto municipal como interdepartamental, en este se logra apreciar muy claramente la frecuencia de viaje y su objetivo final una vez llegar a la ciudad (Figura 1).

Este paso es el más importante y es únicamente obtenido en campo, donde se confirma a Montería como receptor de importante movilidad y solo a través de la Terminal de Transportes de Montería por medio de un cuestionario dirigido. Las personas brindaron la información requerida para dar como resultados los motivos de llegada entre los cuales se encuentran educación, salud, trabajo, ocio, entre otros.

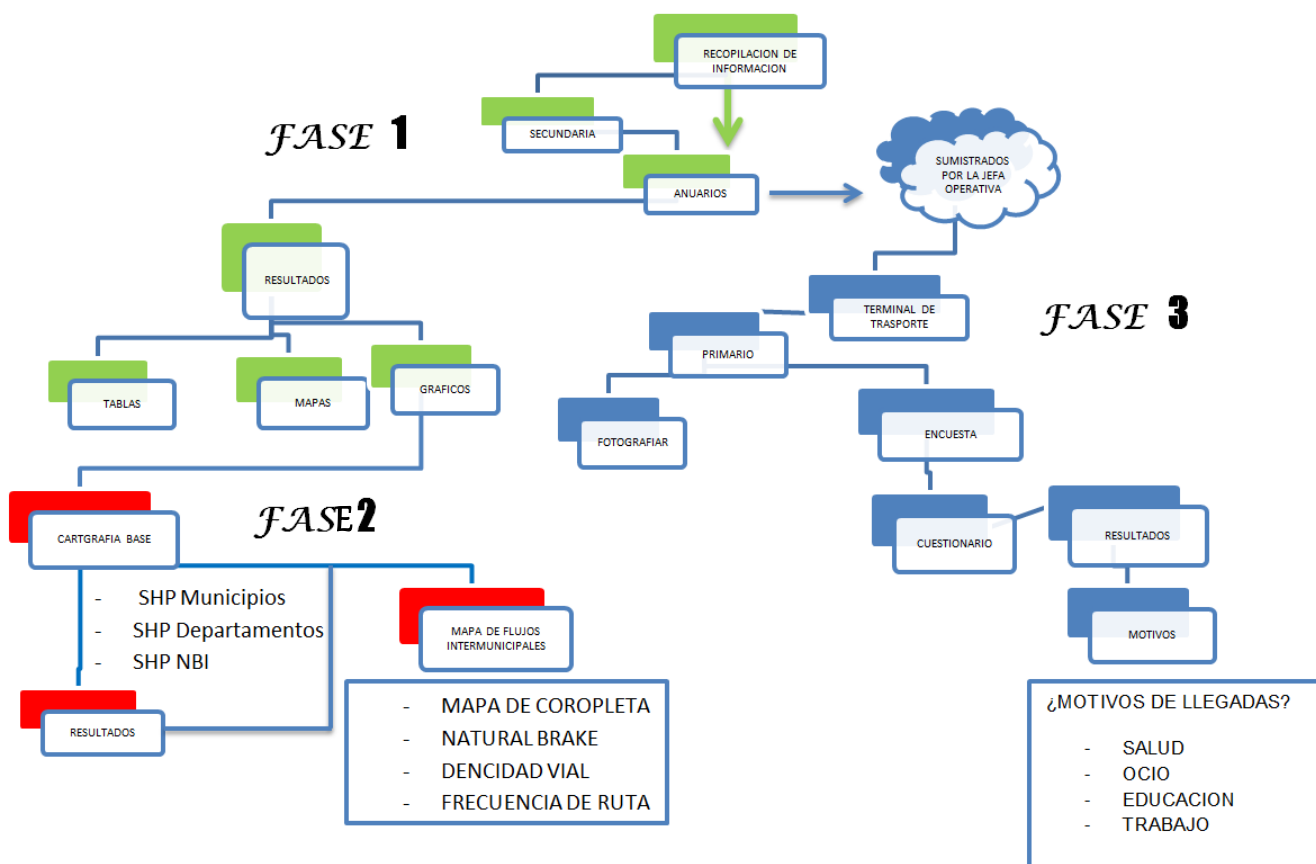


Figura 1. Esquema Metodológico

Fuente: Elaboración propia, 2019

1.4 Área de estudio

La ciudad de Montería ha estado presentando varios cambios en cuanto a su crecimiento, infraestructura, imagen y equipamientos que en su conjunto mejoran su funcionalidad para brindarles a las personas tanto residentes como foráneas la satisfacción de sus necesidades. Esta se encuentra localizada en el departamento de Córdoba acompañada de 32 municipios que le aportan población flotante diariamente a través de la terminal de transporte de la ciudad de Montería. Actualmente posee según cifras del DANE 460.223 habitantes, a través de eso su capacidad para ofertar servicios médicos, educativos ha venido en ascenso y se distribuyen de forma equitativa en el casco urbano al igual que la terminal de transporte y también a sus 7 centros comerciales, así como los atractivos paisajísticos y

culturales que esta posee que sin duda es algo para mostrar a las personas que acuden en busca de turismo.

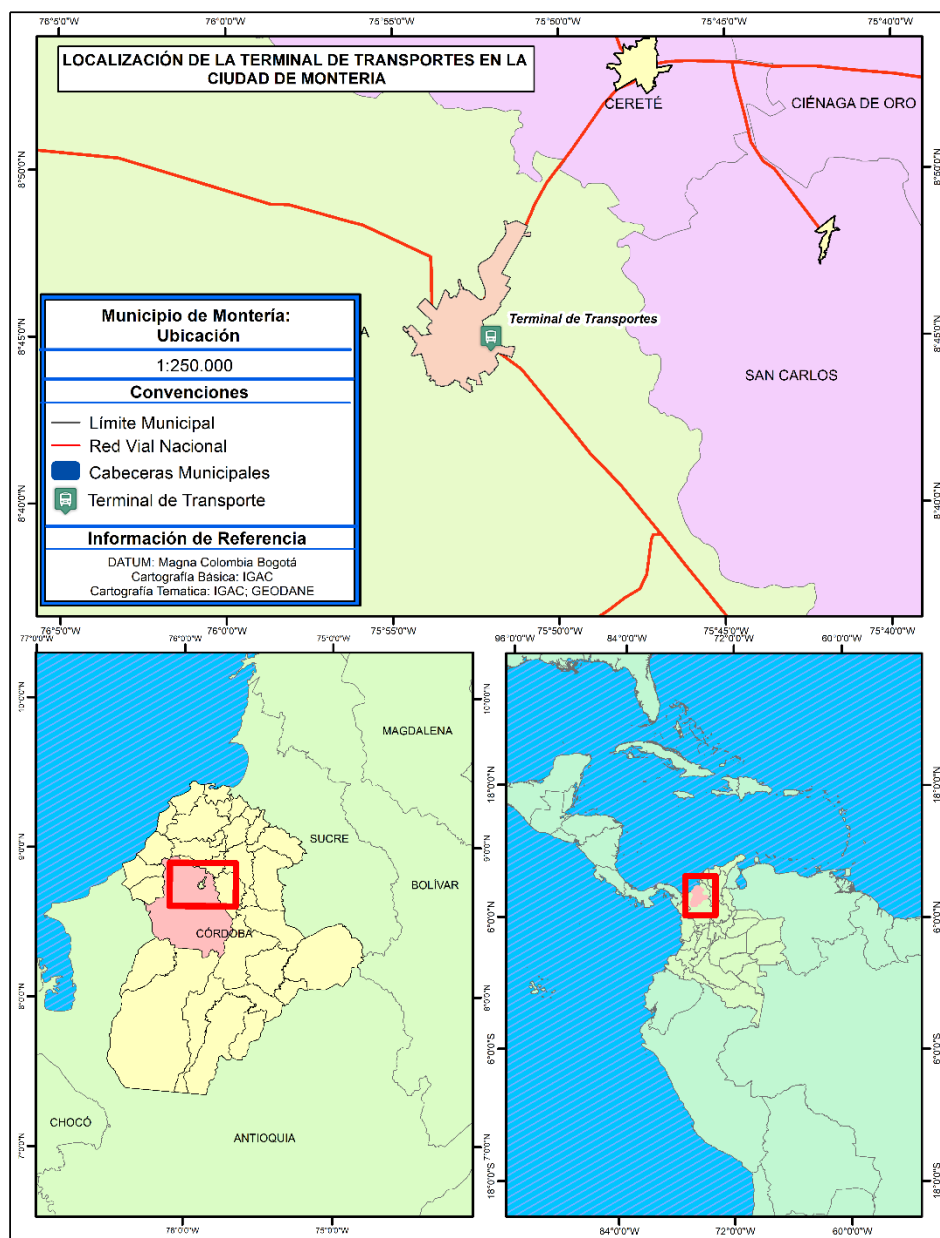


Figura 2. Mapa de Localización de la ciudad de Montería

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del IGAC, 2019

2. Análisis de la información

La presente investigación aporta la incidencia de recepción de personas a nivel intermunicipal que acuden a esta a través de la terminal de Montería y la dinámica urbana en su contexto inmediato, entendiendo esta infraestructura como un intercambiador de transportes. La información obtenida será mostrada a través de unos gráficos a nivel municipal en donde se muestran los flujos de los diferentes municipios con flechas que muestran mayor y menor grosor dependiendo de la intensidad.

A partir de esto, nace la teoría de vínculos espaciales entre ciudades secundarias como Lorica y Sahagún, quienes cuentan a su alrededor con unos municipios que no le aportan flujos directos a la ciudad de Montería, sino que se abastecen del más cercano

2.1 Comparativo de llegada de pasajeros en la Terminal de transporte entre los años 2013 y 2014

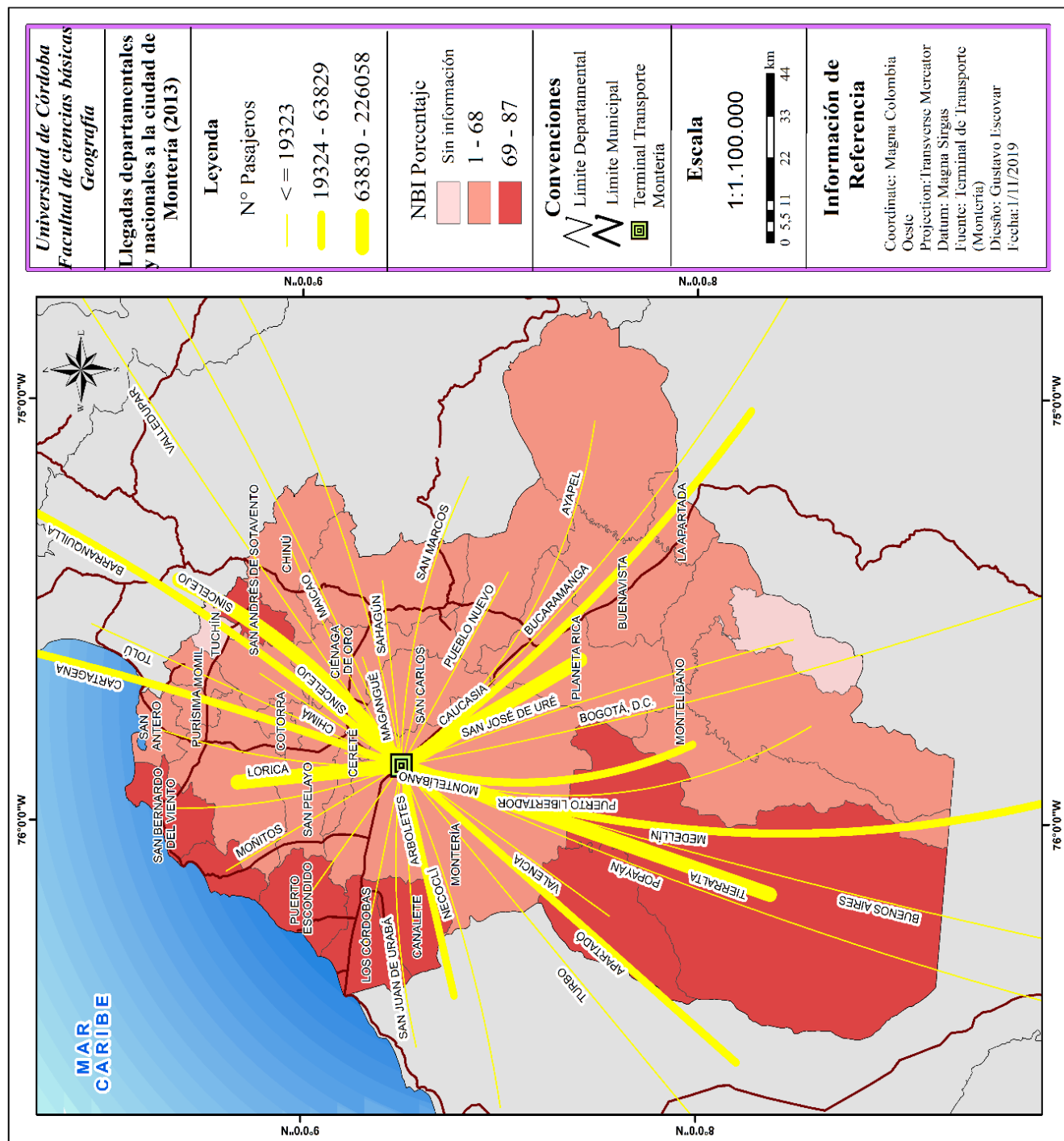


Figura 3. Flujos de movilidad 2013

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2019

1.1 Comparativo de llegada de pasajeros en la Terminal de transporte entre los años 2014

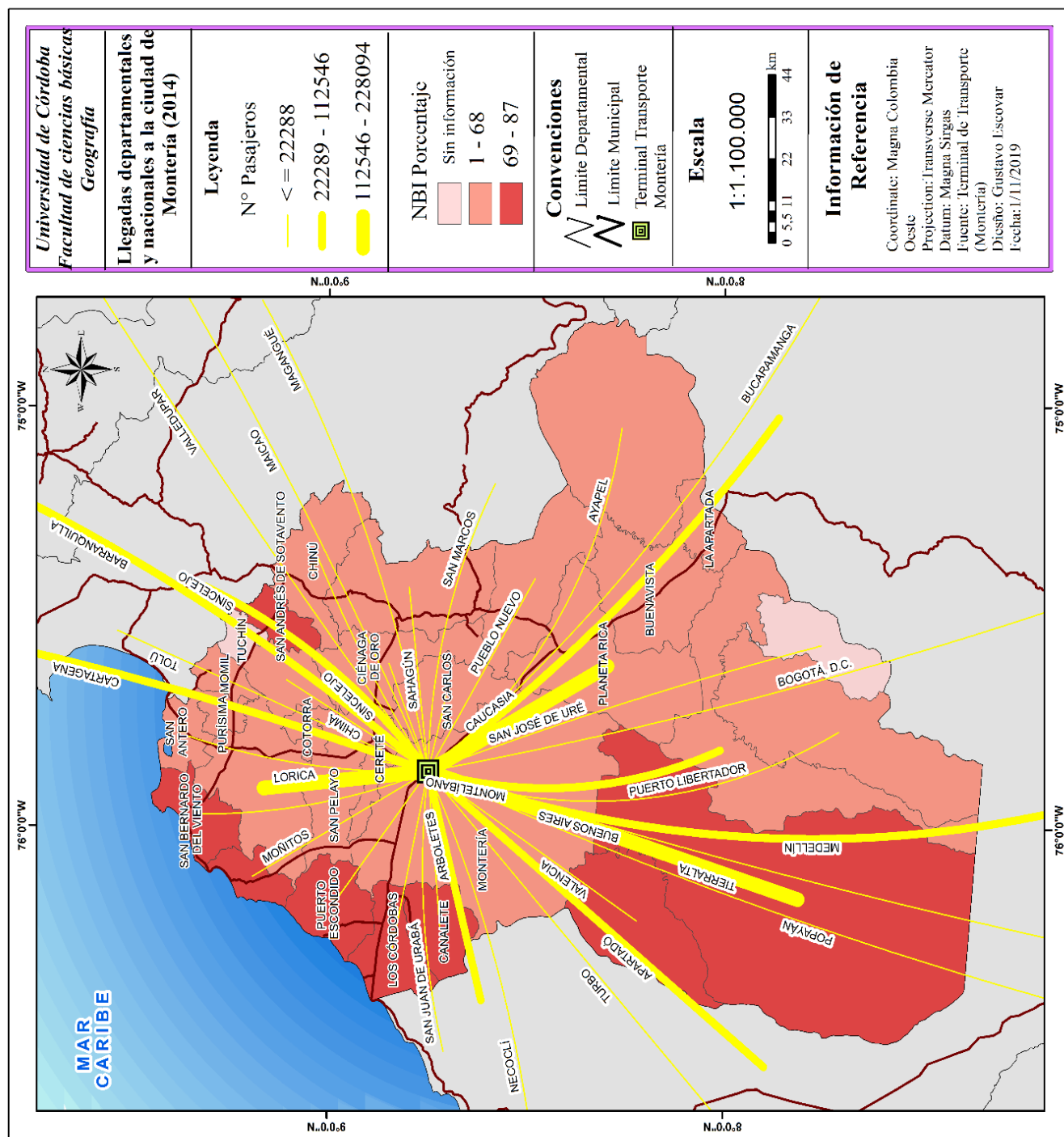


Figura 4. Flujos de movilidad llegada 2014

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2019

En lo que respecta al análisis del año 2014 comparando con el del año 2013, vemos que se presenta un pequeño crecimiento en municipios en donde antes no se presentaban flujos, pero ahora si como lo demuestra la comparación entre el año 2013 y 2014 durante todo el año se vienen presentando flujos que al totalizar se representan en las líneas según su grosor.

En todos los flujos se presentan cambios considerables que muestran un crecimiento en los flujos al transcurrir el año tanto en los municipios con mayor estructura de vías como Cereté, Sahagún, Loricá teniendo en cuenta que son las vías más transitadas, con menor población y además de eso altos niveles de necesidades básicas insatisfechos

. Todo esto guarda mucha relación ya que aquí existe las necesidades básicas insatisfechas y la carencia de servicios en estos municipios como hospitales, universidades y el comercio en general, explica un poco que las personas han de migrar a la ciudad de Montería para satisfacer sus necesidades, ya que esta cuenta con una dotación de equipamientos que abastece tanto los municipios como los departamentos vecinos.

2.2 Comparativo de llegada de pasajeros en la Terminal de transporte entre los años 2015 y 2016

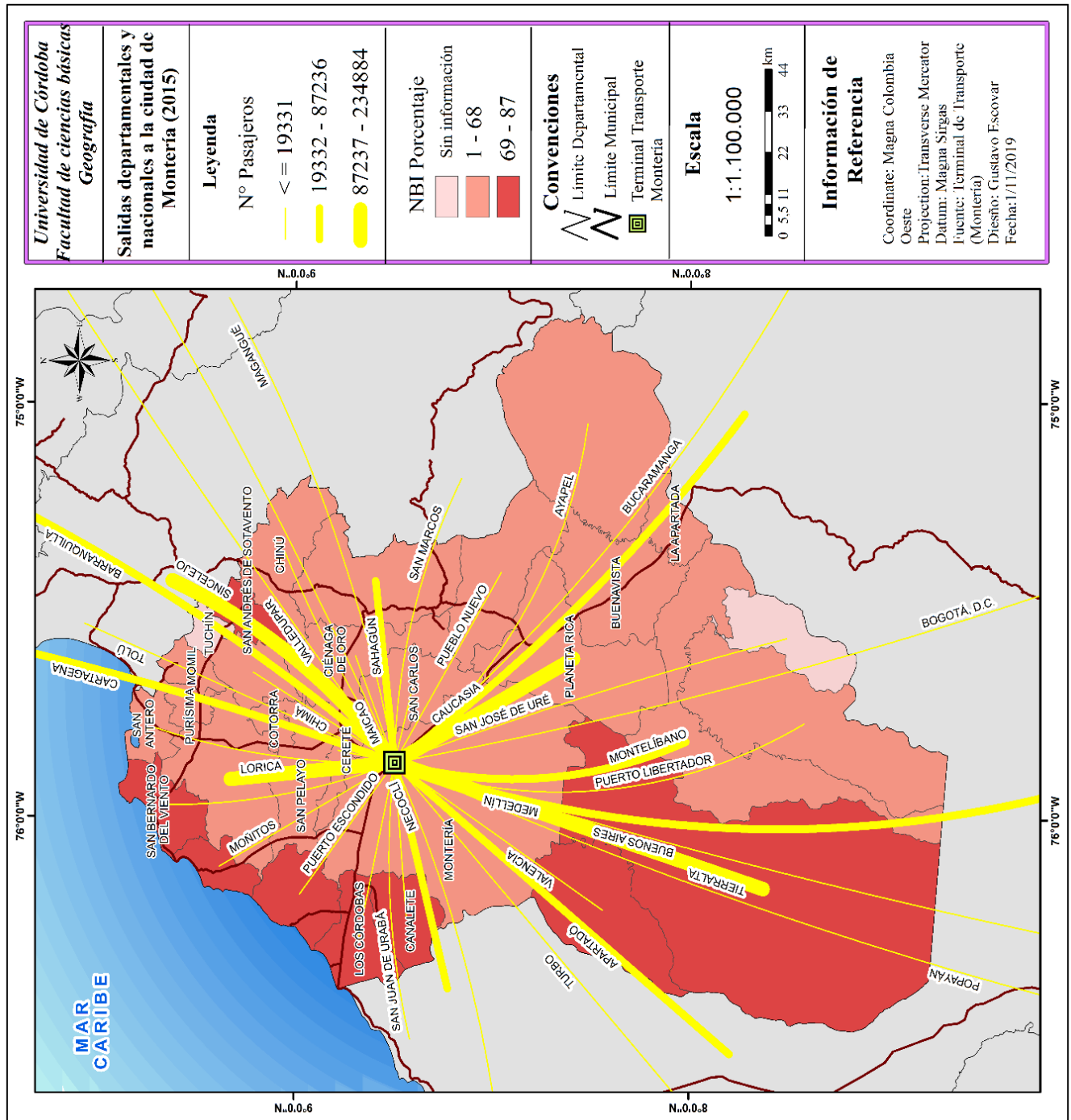


Figura 5. Flujos de movilidad llegada 2015

.Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2019

2.3. Comparativo de llegada de pasajeros en la Terminal de transporte entre el año 2016

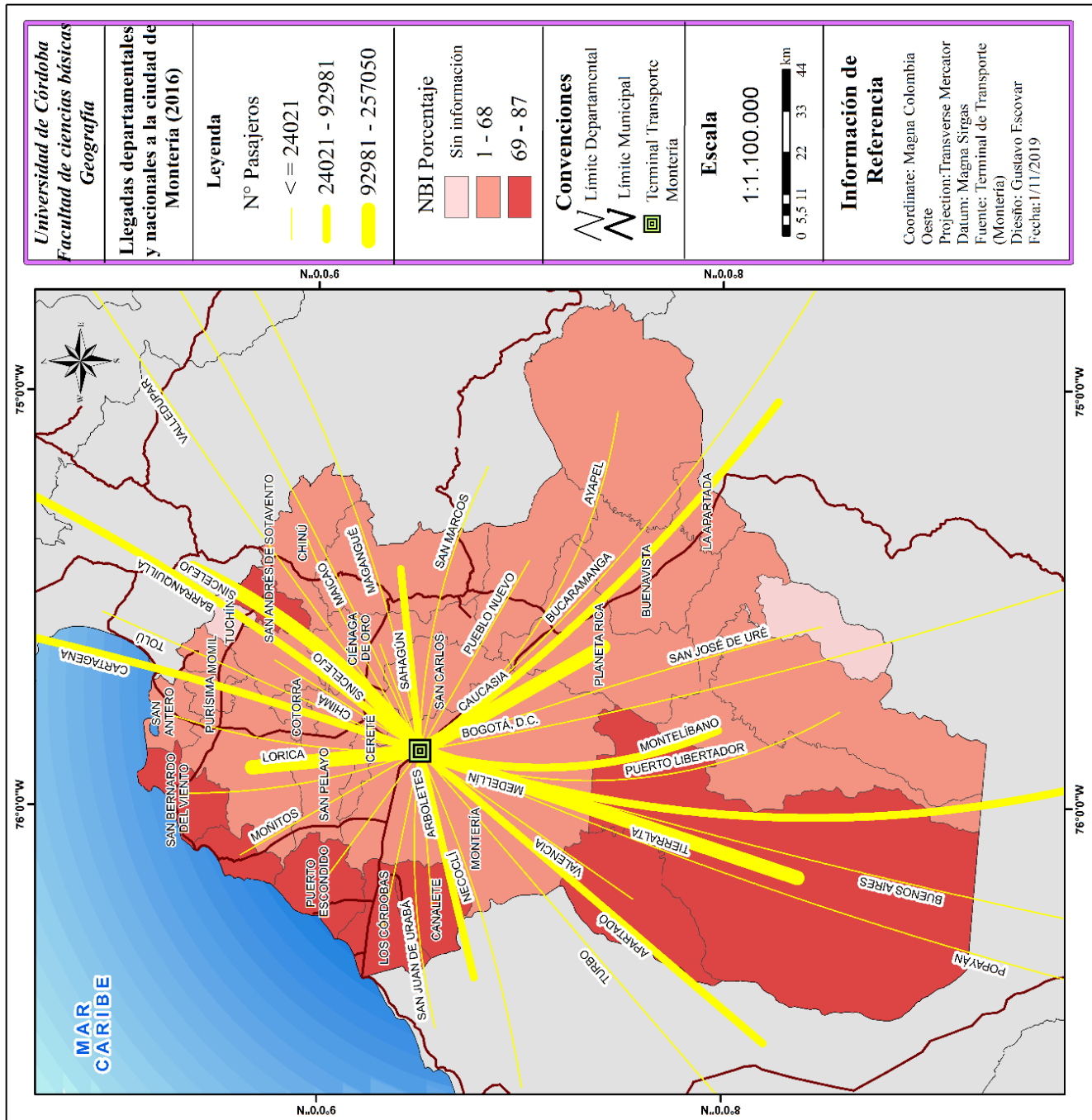


Figura 6. Flujos de movilidad llegada 2016

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2018

Para el transcurso del año 2015 los municipios de Planeta Rica y Lorica son los que siempre se han mantenido con los más altos índices según lo expresan las figuras 5 y 6; pero ahora aparece notablemente un fenómeno de rápido y vertiginoso crecimiento en municipios como Tierralta, es decir que ya los antes mencionados municipios compartirán los más altos niveles de llegadas de pasajeros; ahora son tres eso implica que tenemos tres municipios que demandan las prestaciones de servicios que oferta Montería, en este caso también con mayores índices tenemos a el caso de Sincelejo que ahora le aporta a Montería un importante número de personas que se puede comparar con cualquier municipio cercano a la Capital de Córdoba, a partir de ahora Sincelejo se postula como la ciudad fuera del departamento pero que más aporta a la ciudad muy por encima del Urabá. Todo lo anterior, con respecto a los municipios con mayores flujos de pasajeros corresponde a la relación existente de la oferta de servicios de Montería hacia el resto del departamento de Córdoba, no solo a nivel departamental sino nacional; según esto se deja en evidencia que para las personas que viajan la capital es un destino educativo, salud, trabajo, ocio entre otros.

También tenemos población proveniente del Valle del Cauca distribuida en el presente año 2015 según las cifras de la terminal de transporte de Montería estas corresponden a los meses de enero y junio, el primer mes mencionado se caracteriza por ser uno de los meses con mayor llegada de pasajeros por ser temporada de vacaciones y el segundo por ser acorde con las fechas de festividades de la ciudad de Montería. Mientras que en cifras muy parecidas desde Maicao y Valledupar, al hacer énfasis en los resultados obtenidos por medio de la encuesta por los cuales esta población se transporta hacia la ciudad de Montería titulada “Intensidad y motivo de los usuarios de la terminal de transporte de Montería Para el año 2018”, las razones que predominaron fueron en primer lugar educación, salud, trabajo y como segundo lugar ocio y turismo (ver figura 10). Cabe anotar que la mayor parte de personas provenientes de otros departamentos vienen con la intención de hacer ocio y turismo, ya que esta actividad se incrementa en los meses de enero y junio.

Para el año 2016, se esperaría un incremento en los flujos de llegada hacia la ciudad de Montería; pero esta se da muy leve como se ve en la figura 5 y 6, los cambios no son tan significativos y tenemos como resultado que en los flujos migratorios externos para 2016 se presenta un decrecimiento en lo que corresponde a Bogotá, Valledupar y Maicao, debido

entre muchos factores al paro nacional de transportadores, lo cual trajo como consecuencias disminución en los viajes hacia la ciudad de Montería.

Como se puede detallar en cuanto a la llegada de personas se observa un fenómeno de crecimiento vertiginoso en Planeta Rica en el lapso de tiempo comprendido de 2013 y 2016, compitiendo fuertemente con la Empresa Sotracor, cabe destacar que nunca Planeta Rica había presentado mayores flujos que Lorica con crecimiento regular año tras año. De igual manera, Lorica sigue teniendo sus altos índices donde prevalece como la ciudad hacia donde más se desplazan las personas ya sean por motivos académicos, laborales, de ocio u otros. Seguidamente, Tierralta durante los años en mención se obtuvo que 131.651 personas viajaron hacia este lugar lo que conlleva a que estos 3 municipios son los que lideran la llegada de pasajeros por origen. La frecuencia a través de esta ruta se mantiene diariamente con intensidades altas origen Montería y destino esta última mantiene densidad vial baja; pero una población alta con necesidades básicas insatisfechos considerables.

Caso contrario se presenta con municipios como Sahagún, Apartado y Tolú donde no llegan muchas personas provenientes de estos lugares por tal motivo la demanda es muy baja con relación a la cantidad de personas que alberga la terminal de transportes. Así mismo, en los diferentes años tratados se tiene que existen muchos municipios de donde provienen personas a la terminal de transporte y por ende conocen a la ciudad de Montería la cual les puede ofrecer diversos servicios durante su visita o permanencia en la encuesta realizada (ver figura 8).

2. Motivos de llegada a la ciudad de Montería por medio de la terminal de transporte de Montería

El desarrollo de este ejercicio tuvo como finalidad conocer la intensidad de los flujos de movilidad interdepartamentales a través de la Terminal de Transporte de Montería entre los años 2013 y 2016 a partir de la opinión de los viajeros que se encontraron en dicha área objeto de estudio.

De acuerdo a lo anterior, este trabajo es de carácter importante para el aprendizaje y aplicación de las técnicas de recolección de información primaria, puesto que se pone en práctica la realización del cuestionario, por medio del cual se lograron los objetivos

propuestos, lo que permite afianzar lo fundamental que éste es para el desarrollo de cualquier proceso investigativo.

Los criterios de selección para encuestar a la población fueron los siguientes:

- ✓ Usuarios provenientes de Sincelejo, Loricá, Planeta Rica, Cereté y Sahagún que llegan a la terminal de transporte.
- ✓ Personas mayores a 18 años de edad.
- ✓ Pasajeros que se movilicen cotidianamente hacia la terminal de transporte y regresen a su lugar de origen.

En la terminal de transporte de Montería acuden 2.900 personas en promedio diario. En la investigación, se tomó como unidad de análisis a los usuarios de dicha terminal del municipio para sacar la muestra objeto de estudio. Este dato se calculó con una confianza del 95%, un error del 7% y una probabilidad de éxito del 50%, se estima una muestra de 184.

Para encuestar a la población objeto de estudio de la Terminal de Transporte de Montería se utilizó un cuestionario de tipo mixto, por lo que este contemplo preguntas abiertas y cerradas. Por un lado, se le dio al encuestado la libertad para contestar con sus propias palabras y expresar sus opiniones y, en otro sentido, se establecieron preguntas cerradas, en las que el encuestado tuvo unas alternativas de respuestas, estas de carácter múltiple de única respuesta.

Con respecto a esto, el contenido de dichas preguntas individuales, fue equilibrado, es decir, no se hicieron preguntas innecesarias y repetitivas, debido a que se pretendió llamar la atención del encuestado(a). Por lo tanto, se tuvo en cuenta la necesidad e importancia de realizar cada pregunta, además la información que puede aportar el encuestado, es decir, que las preguntas que se aplicaron a la población permitió recolectar los datos necesarios para la investigación. Es así que, el tipo de encuesta fue realizado por medio del cuestionario donde estuvieron redactadas de manera clara y sencilla, esto con el fin de que el encuestado(a) pudo entender y comprender todos los ítems, y así, responder con claridad.

De acuerdo a las preguntas estipuladas se obtuvieron los siguientes resultados: Los motivos principales por los cuales llegan las diferentes personas a la terminal de transporte, se dieron

en un mayor porcentaje con un 25% correspondiente a la salud y educación donde la población principalmente viaja para realizarse controles médicos, exámenes como también por asistir a las diferentes universidades y centros académicos. El 18% de la población se refirió a trabajo puesto que se tienen que desplazar diariamente hacia la ciudad de Montería y tomar el transporte a los municipios circunvecinos. Por otro lado, en un 12% las razones de viaje son de ocio debido a querer conocer los diferentes lugares o por descanso, y finalmente el 10% de la población encuestada se desplaza por otros motivos.

Motivos de llegada a la ciudad por medio de la terminal de transporte de Montería

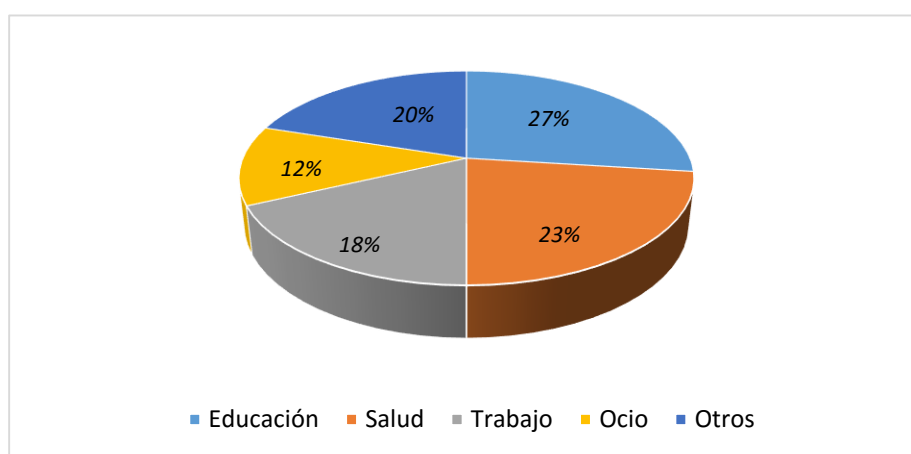


Figura 7. Motivo de llegada

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la encuesta, 2019

De igual forma, se le pregunto a la población objeto estudio el lugar de procedencia donde se obtuvo que la gran mayoría provienen a través de la empresa Sotracor de los municipios de Lorica, pero con incidencias altas de personas de Cotorra, San Pelayo, Momil, Purísima, Sincelejo, Chinú, Chimá, Tuchín, entre otros (ver figura 8). Por esto, se confirma a través de la encuesta, que el flujo de personas con altos porcentajes de llegada se debe no solo a los municipios emisores como tal sino también los que a su alrededor carecen de servicios de salud, trabajo y ocio.

Lugar de procedencia de las personas encuestadas

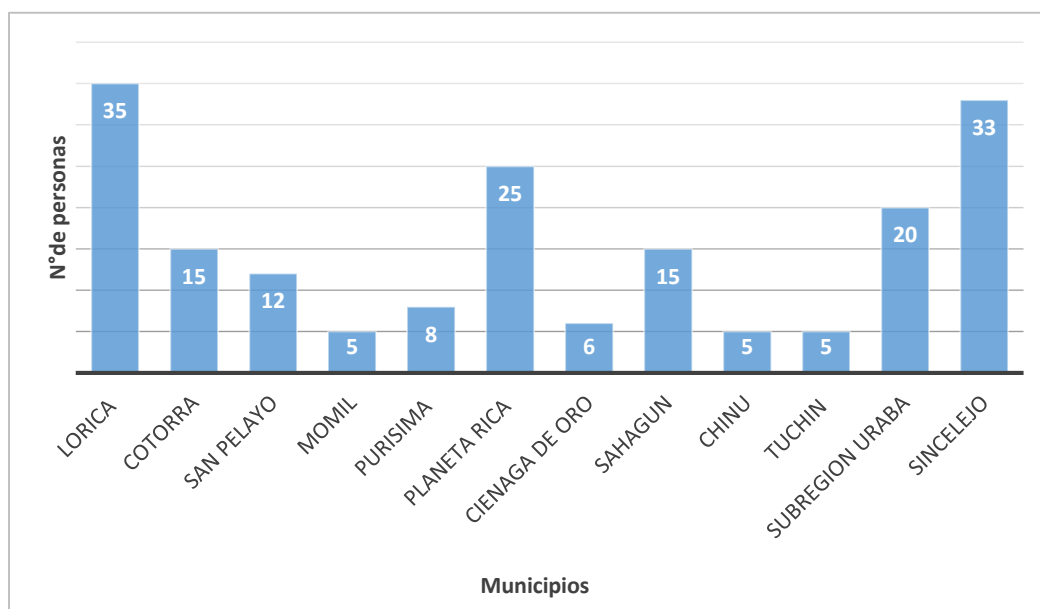


Figura 8. Lugar de procedencia

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la encuesta, 2019

En cuanto a la cobertura de la calidad del servicio de transporte, se tuvo los siguientes resultados, la gran mayoría (70 personas) expresaron que el servicio prestado por la empresa de transporte es excelente ya que existe la cobertura necesaria para satisfacer a toda la población con frecuencias diarias altas, es decir la mayor parte de las personas beneficiadas con dicho transporte son de las ciudades donde mayor población hay según el lugar de procedencia. De igual forma, se obtuvo de la calidad del servicio según los encuestados es bueno (45 personas), regular (30 personas), malo (19 personas) y deficiente (20 personas), lo que da a entender que en estos municipios la calidad disminuye con respecto a estos últimos debido a la poca cobertura del servicio.

Cobertura de la calidad del servicio de transporte

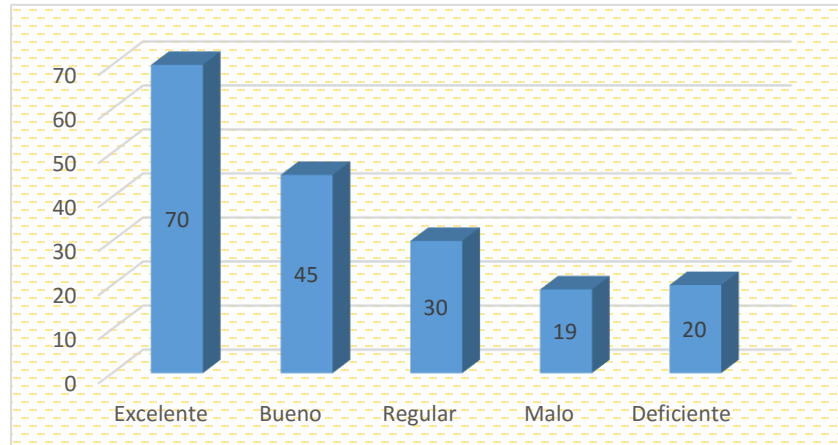


Figura 9. Cobertura de calidad

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la encuesta, 2019

También, se les pregunto sobre su frecuencia de viaje a la que muchos de los encuestados contestaron, diariamente (70 personas), cada 2 días (43 personas), cada 3 días (20 personas), cada 4 días (20 personas), cada 5 días (10 personas), cada 6 días (10 días), cada 7 días (11 personas) para un total de 184 encuestados. A través de esta muestra se establece que el mayor número de personas viaja diariamente, pero retorna a su lugar de origen, es decir esto le aporta flujos a la ciudad de Montería tanto de llegadas como de salidas en los diferentes años establecidos.

Frecuencia de viaje por medio de la terminal de transporte de Montería

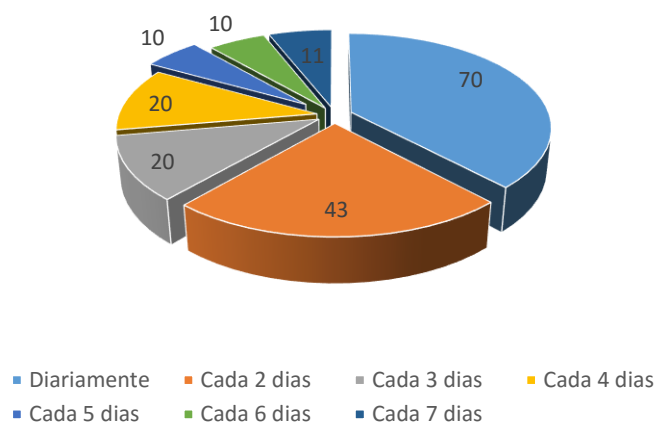


Figura 10. Frecuencia de viaje

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la encuesta, 2019

3. Montería como punto emisor de flujos hacia los demás municipios y departamentos circundante

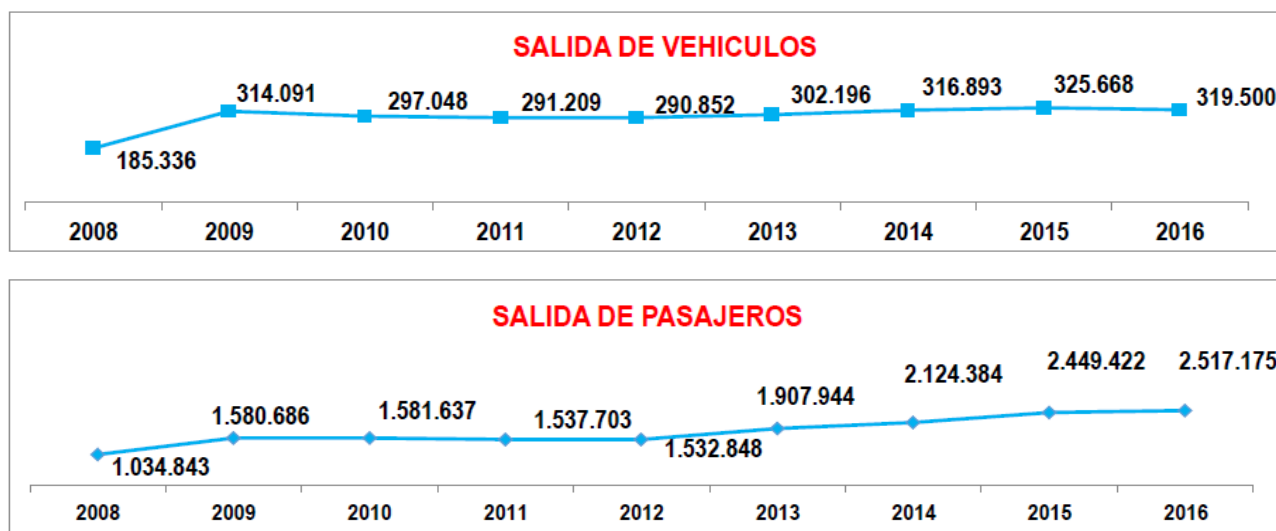


Figura 11. Montería como punto emisor

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2019

Gracias a la información suministrada por la terminal de transporte de Montería, se pudo realizar este estudio, ya que ninguna otra entidad la posee. Al realizar cálculos estadísticos se extrajo la información correspondiente que permite hacer un balance histórico desde el comienzo de este equipamiento 2008 hasta el 2016 permitiendo conocer el comportamiento tanto de personas como de vehículos donde en este último se observan altibajos (Figura 11).

Ambas figuras son proporcionales en su comportamiento en ese lapso de tiempo “2008- 2016”. El primer año de la función del equipamiento en lo que respecta a la salida de pasajeros muestra un crecimiento significativo en el año 2008 que va de con aumentos casi en más de un 20% para el año 2009, entonces a partir de allí se observa en los siguientes años como se comporta la línea de tiempo sin cambios abruptos, pero con crecimiento a partir de 2013 hasta 2016, paso de pasajeros. Aumentó en un 1.4%

En lo referente, a la salida de vehículos se hizo un comparativo entre las salidas de 2008 y 2009 siendo este el primer año donde se evidencia un total de 499.427 vehículos que prestaron los servicios de transporte hacia diferentes municipios. De igual manera se muestra un comportamiento con crecimiento de 2013 (302.196) a 2016 (319.500) donde a lo largo de

estos años el crecimiento cada vez más fue en aumento lo que significa que hubo alta demanda de transporte hacia los diversos lugares desde la terminal de transporte. Se puede resaltar en la salida de pasajeros en los años 2013 y 2014 que los datos no cambien muchos, es decir no existe un crecimiento abrupto; pero demuestra que la población tanto de salidas como de llegadas es casi similar, llegan tanto como los que salen sin que haya rangos de diferencias.

3.1 Comparativo de salida de pasajeros entre los años 2013 y 2014 en la Terminal de transporte de Montería

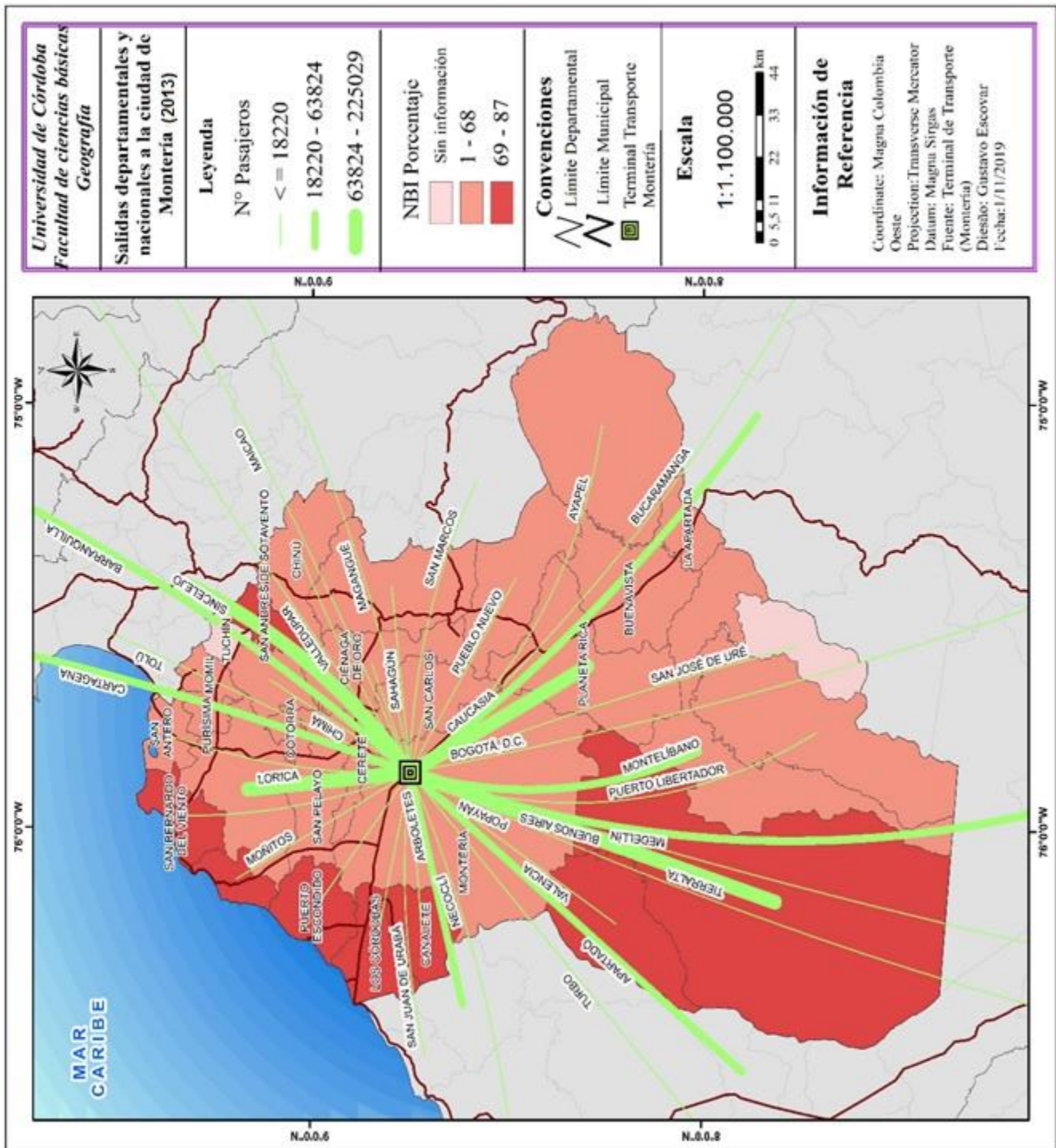
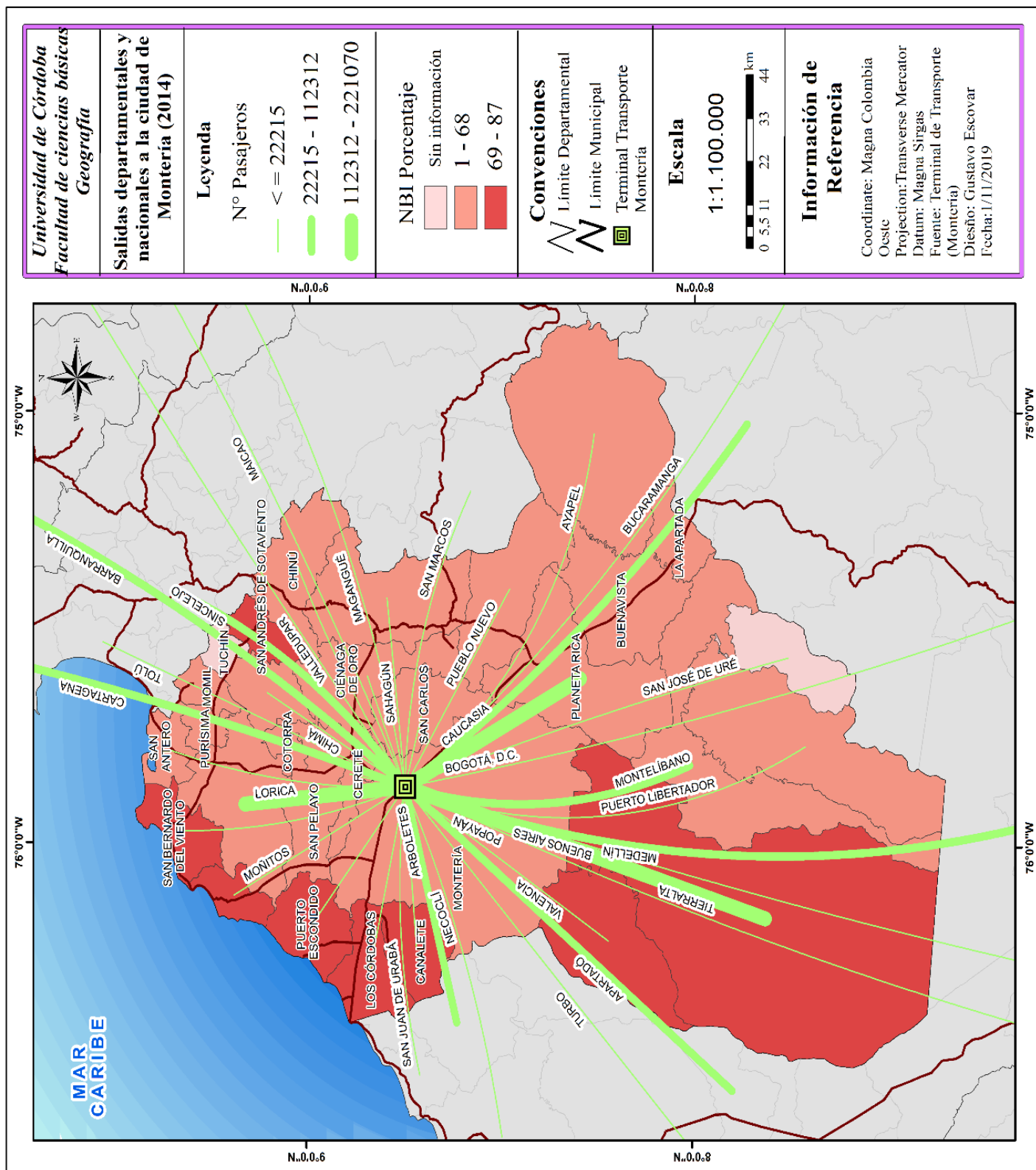


Figura 12. Flujos de movilidad salidas

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2019



Las anteriores figuras 12 y 13 muestran un comportamiento similar a las llegadas de pasajeros dejando entender que los flujos son cotidianos y que la misma población que entra es la misma que sale. A través de la encuesta se pudo confirmar dicho comportamiento que son explícitos y que no es más que el reflejo de las necesidades que poseen los municipios. En esta comparación podemos detallar como cambia el rango de municipios como Necoclí, Apartado, Medellín, Cauca, Sahagún, Tolú y Barranquilla puesto que sus líneas son gruesas lo que equivale a que se transporta gran cantidad de pasajeros hacia estas zonas.

En otro caso, otras ciudades disminuyen el valor como Bogotá y el departamento de la Guajira cuyas ciudades destino son Riohacha y Maicao por motivos de trabajo y comercio. La ciudad local muestra una gran importancia con respecto a las que la rodean demostrando que se emiten flujos de personas que solo llegan a satisfacer sus necesidades y brindándole jerarquía por ser receptora. Muestra y confirma que el comportamiento entre todos los flujos es creciente año tras año tanto en salidos como llegadas.

3.2 Comparativo de salida de pasajeros entre los años 2015 y 2016 en la Terminal de transporte de Montería

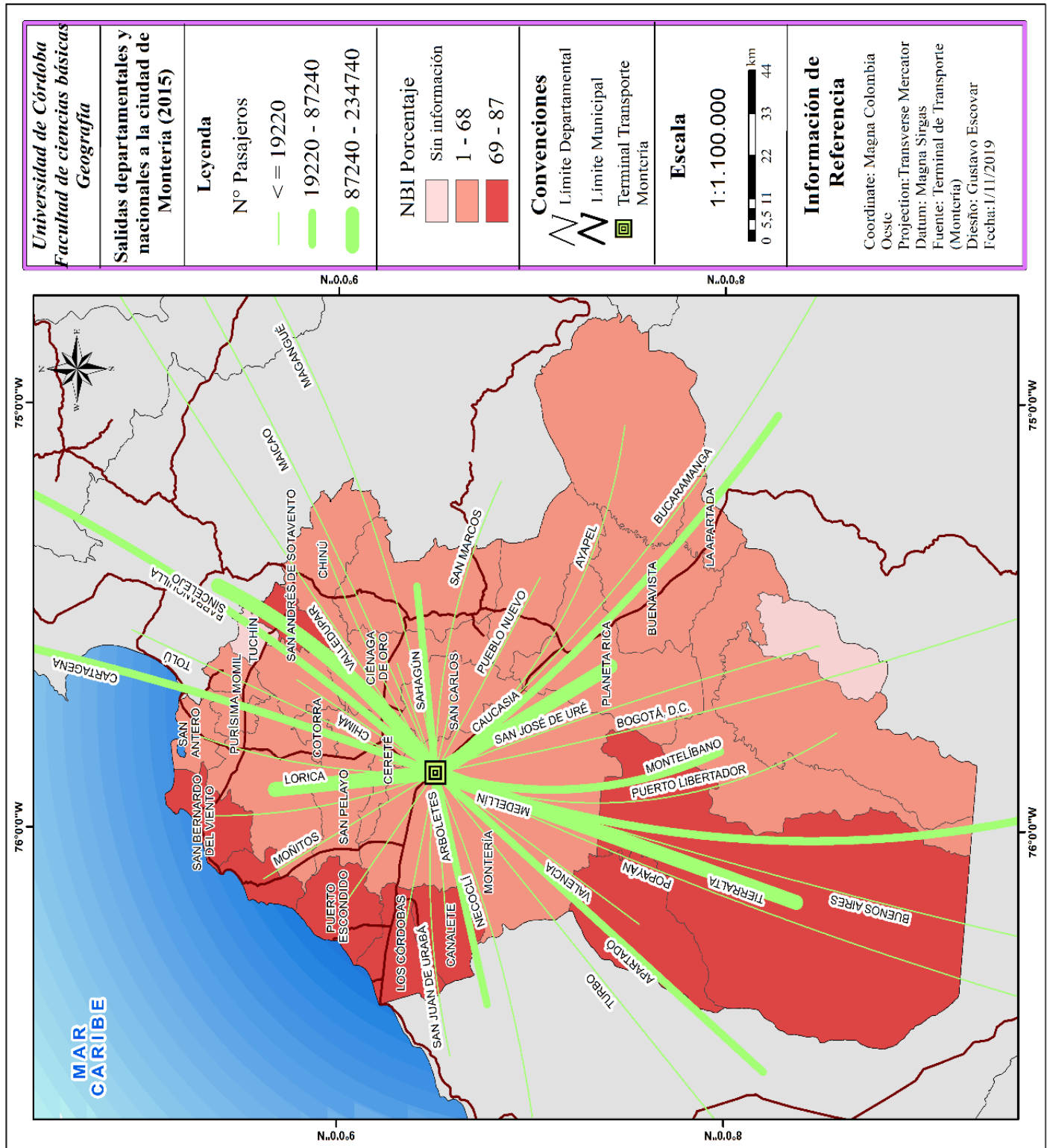


Figura 14. Flujos de movilidad salidas

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2019

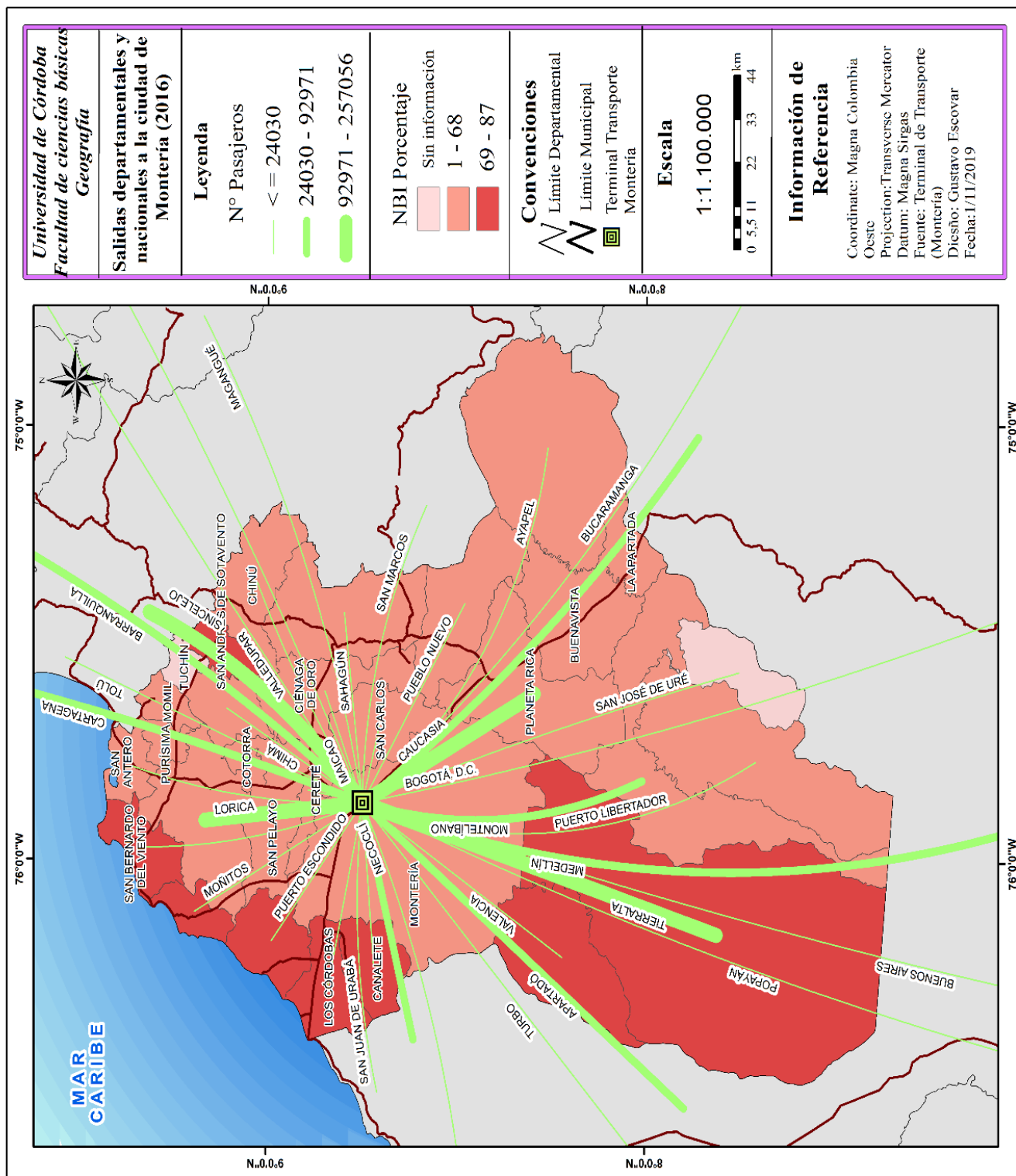


Figura 15. Flujos de movilidad salidas

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2019

Según la figura 14 y 15, podemos observar que durante los años 2015 y 2016 se tuvo que las salidas principalmente se dieron para Cauca, Medellín, Apartado, Arboletes, Ciénaga de Oro, Cartagena, Sahagún, Cotorra, Lorica, San Pelayo entre otras, siendo estas ciudades de mayor predominio por los pasajeros puesto que se dirigen por motivos de trabajo y estudio principalmente.

4.3 Comparativo de salida de pasajeros mensual

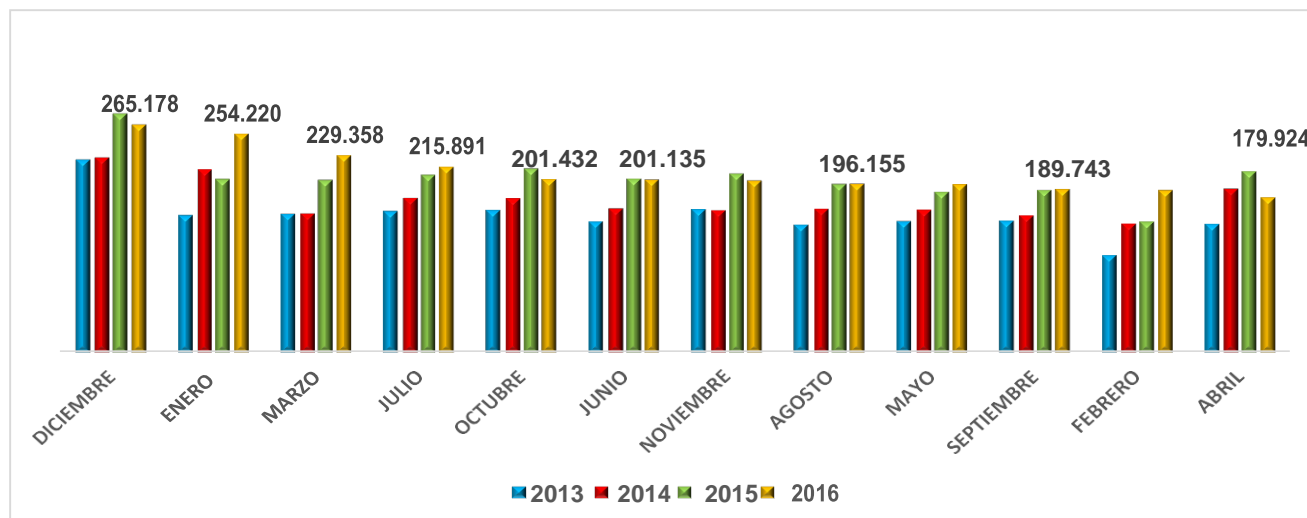


Figura 16. Salidas de pasajeros

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de Transporte, 2019

La importancia de esta información expresada de esta forma consiste en considerar que para hablar de las frecuencias de viaje, también hay que considerar que existen etapas del año en donde hay más personas viajando, que existen meses diferentes contrastados, o comúnmente conocidos como temporadas buenas o malas, además según la encuesta realizada a las personas se les consultó en que época del año recurren a viajar más además de sus motivos. Teniendo en cuenta la información documental obtenida hay que analizar que los meses se comportan de manera diferente destacándose los meses de diciembre y enero como los que más flujos aportan durante los años de estudio, según la encuesta realizada en el año 2018 donde se obtuvo como resultado los motivos de llegada a la ciudad de Montería los que más predominaron fueron salud y educación (figura 7), pero en este caso estos meses no se destacan por ser precisamente la que movilice más estudiantes, si no por mantener una dinámica de turistas ya que las personas tienden a viajar hacia la costa caribe y hacia la capital de país y entre otros municipios como Valledupar y Riohacha.

4.4 Mapa Densidad vial del departamento de Córdoba

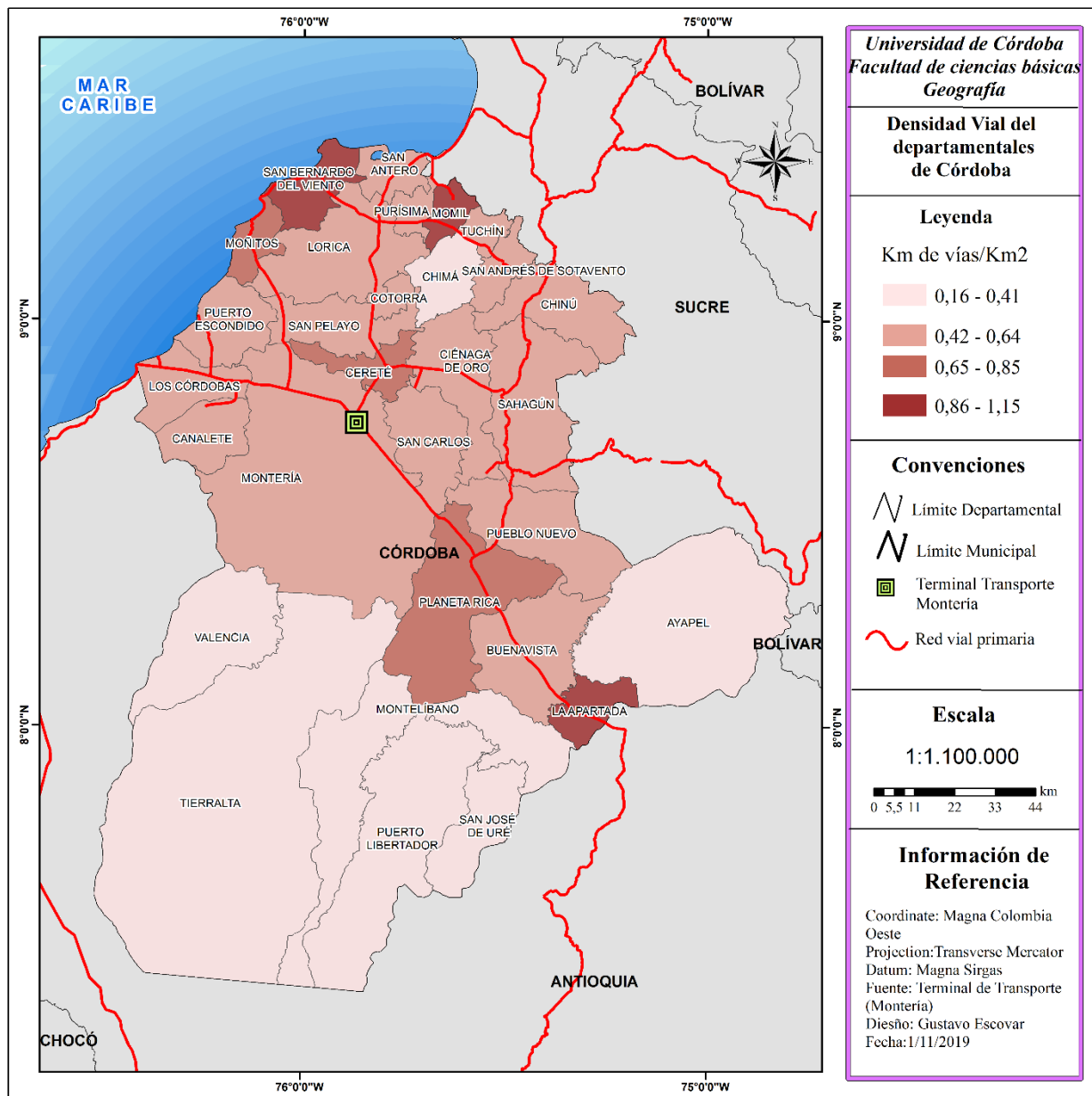


Figura 17. Mapa Densidad vial

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del IGAC, 2019

Actualmente el departamento posee 7.030 kilómetros de vías, de acuerdo a su inventario vial, de las cuales 575Km corresponden vías de Categoría 1. El departamento tiene a su cargo 590Km de vías las cuales, a pesar de tener un alto porcentaje pavimentado, en su mayoría se encuentran en regular estado (DNP & SIGMA Consultores, 2015). Los factores que afecta la conectividad, es la ausencia de puentes en algunas vías, sumado al deterioro de los existentes por la falta de mantenimiento, provocando, por una parte, riesgo de accidentes, y otra la posible de pérdida total de esta infraestructura.

Este es el caso de los Córdoba, además de ser un municipio pequeño posee una baja densidad vial, esto guarda mucha relación debido a que es limitado el número de empresas que prestarían este servicio por el difícil acceso debido a la carencia de infraestructura vial.

4.5 Comparativo de salida de pasajeros por destino

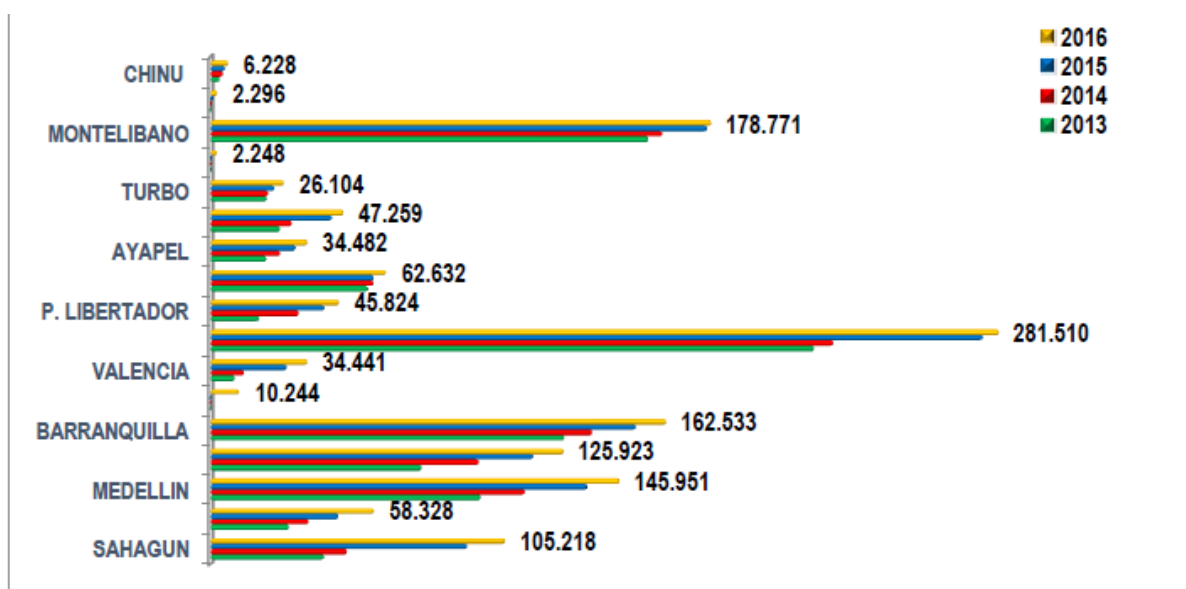


Figura 18. Pasajeros por destino

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la terminal de transporte, 2019

En esta figura se muestran los flujos de salidas de pasajeros por destinos más destacados que se dan hacia Montelibano, Barranquilla, Medellín, Sahagún. Según la encuesta realizada en el año 2018 titulada “Intensidad y motivos de los flujos migratorios atreves de la terminal de transporte de la ciudad de Montería” las personas manifestaron que estos lugares son de su destino debido a que asistían a la ciudad por motivos de salud,

educación y trabajo. Los demás corresponden también a estos motivos, pero en menor número de personas en los municipios pequeños del departamento de Córdoba como Chinú, Turbo, Ayapel los cuales presentan índices más bajos como lugares de destinos.

4.6 Comparativo de llegada de pasajero por Empresas Transportadoras

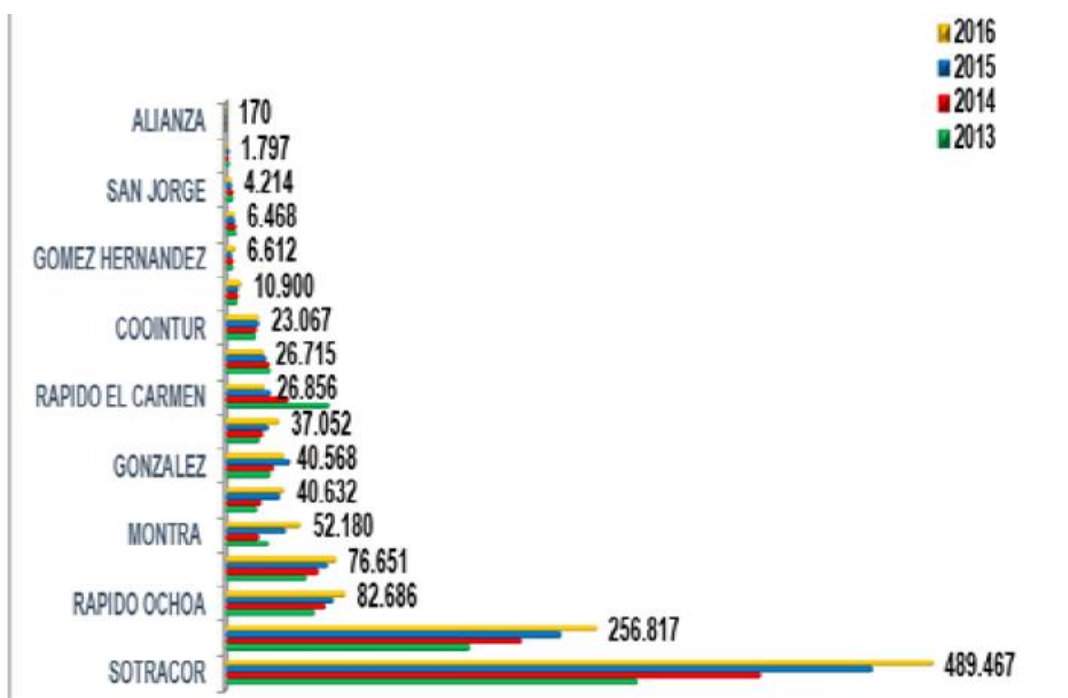


Figura 19. pasajero por Empresas Transportadoras

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la terminal de transporte, 2016

Según la figura 19, se puede observar que la mayor población que llega a la terminal de transporte de Montería optan por viajar en el servicio público que les presta en mayor medida la empresa Sotracor que durante los años 2013 a 2016 obtuvo 489.467 pasajeros, seguidamente rápido Ochoa, Montra y Transportes González son de preferencias. Por el contrario, los índices bajos de las empresas transportadoras se encuentran en Alianza y San Jorge lo que refleja que estas son de menor acogida por los usuarios.

En cuanto las llegadas de pasajeros desde la terminal de transporte de Montería u otros departamentos vemos que existen dentro del equipamiento 17 empresas transportadoras que prestan el servicio intermunicipal e interdepartamental, la más destacada es la sociedad transportadora Sotracor que es donde se transportan los usuarios a la ciudad con mayor índice de flujos cotidianos (Lorica), seguido de Planeta Rica que también posee usuarios con destino a Lorica en el trabajo observado en campo se puede observar mayor número de personas a cualquier hora. Esto, deja ver la relación que existe empresas transportadoras y la calidad en el servicio que estas prestas hacia los municipios con buenas o malas coberturas en transportes, es decir, las empresas con más altos índices se enfocan en cubrir el servicio en las mejores vías de acceso a nivel departamental y medianamente en las de difícil acceso y sin pavimentar.

Para este análisis vemos una tendencia al crecimiento año tras año desde 2013 a 2016 en donde Sotracor es la empresa con más cobertura a nivel municipal y que a pesar de la existencia de municipios con baja densidad vial, esta mantiene su cobertura con flujos y frecuencias de ruta que acercan a esta población de municipios a la satisfacción a sus necesidades.

Las empresas transportadoras que mantienen un constante crecimiento de 2013 a 2016 prestándole servicios al municipio con la mayor cifra que es Lorica seguido de Planeta Rica y Tierralta, aún mantiene sus cifras altas, esta compite con unas rutas de cada hora hacia municipios con más flujos como Lorica y Planeta Rica a través de vías de primer orden. Es de gran importancia, la información que suministra ya que a partir de los importantes flujos de personas que se movilizan, sirvieron para llevar a cabo la encuesta.

Viendo así la forma en que la ciudad se convierte en un nodo con funcionalidad y poseedor de cualidades para una población que a diario se transporta por diferentes motivos y así convertir unas simples líneas llenas de color en códigos con información asociadas a realidades territoriales, con el fin de plantear cambios a favor de la población en estudio.

4.8 Comparativo salidas de vehículos por empresas transportadoras

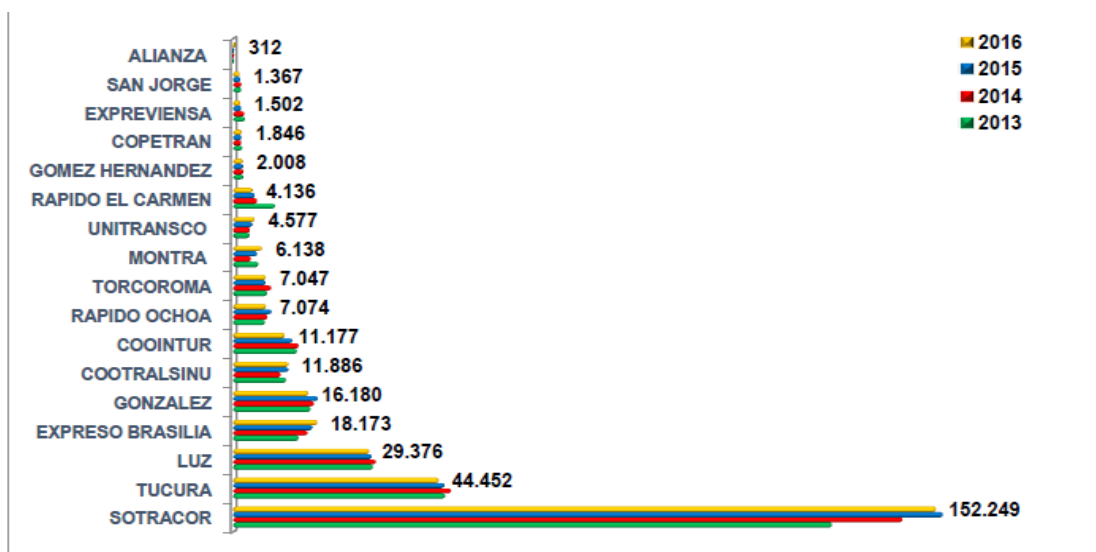


Figura 21. Salidas por empresas

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la terminal de transporte, 2019

Para este análisis vemos una tendencia al crecimiento año tras año de 2013 a 2016 en donde Lorica y que a pesar de la existencia a su alrededor de municipios vecinos con baja densidad vial (Figura 17) esta mantiene su cobertura con flujos y frecuencias de ruta que acercan a esta población de municipios a la satisfacción a sus necesidades. Existen empresas con amplia cobertura estas cubren las zonas de difícil o fácil acceso con respecto a sus vías; deja ver un constante crecimiento de 2013 a 2016 prestándole servicios al municipio con la mayor cifra que es Lorica seguido de Planeta Rica y Tierralta, es por eso que aún mantiene sus cifras.

4.9 Corema de principales aportes a municipios con importantes flujos

En la Figura 22, se explica de forma detallada la relación existente por medio de un corema, que tiene como puntos principales y/o receptor a la ciudad de Montería unido a través de flujos importantes tanto intermunicipal como interdepartamental. De igual forma, se explica el aporte de personas que se movilizan de corregimientos o veredas, pero toman una ruta de más cobertura, es decir la calidad en el servicio de transporte no cubre sus necesidades

por lo que las personas en su necesidad se vuelven un aporte al incremento de los municipios con más flujos.

También, tenemos la vía que conduce hacia Sincelejo como ciudad capital donde personas que se encuentran en corregimientos cercanos toman esta vía como ruta Sincelejo-Montería puesto que la frecuencia de empresas de buses es constante. Así mismo, hay personas que dicen ser de la ciudad de Sahagún, pero toman el bus de Sincelejo por ser frecuente.

En lo que respecta, a la vinculación espacial de Lorica con los demás municipios existe una relación que busca cubrir esa necesidad de movilizarse por lo que las empresas transportadoras de este municipio satisfacen a los demás cercanos teniendo en cuenta que hay una alta demanda de pasajeros en esta ruta; con base a esto los municipios que se abastecen en cuanto al transporte presentan en el mapa de frecuencia de ruta índices muy bajos, pero le aportan flujos a las que tienen índices altos de cobertura.

Este corema es importante porque permite explicar la relación entre municipios con altos índices de aportes de flujos hacia Montería como ciudad capital, como también la función de las ciudades secundarias como Lorica y Sincelejo las cuales son las que otorgan los aportes más significativos a la ciudad de Montería. Por lo tanto, los municipios con aportes como Cereté, San Pelayo, Cotorra, Purísima, Momil, Moñitos, Ciénaga de Oro, Sahagún, Chima, Chinú, entre otros son significativos porque nutren los flujos existentes entre Lorica-Montería y Sincelejo- Montería.

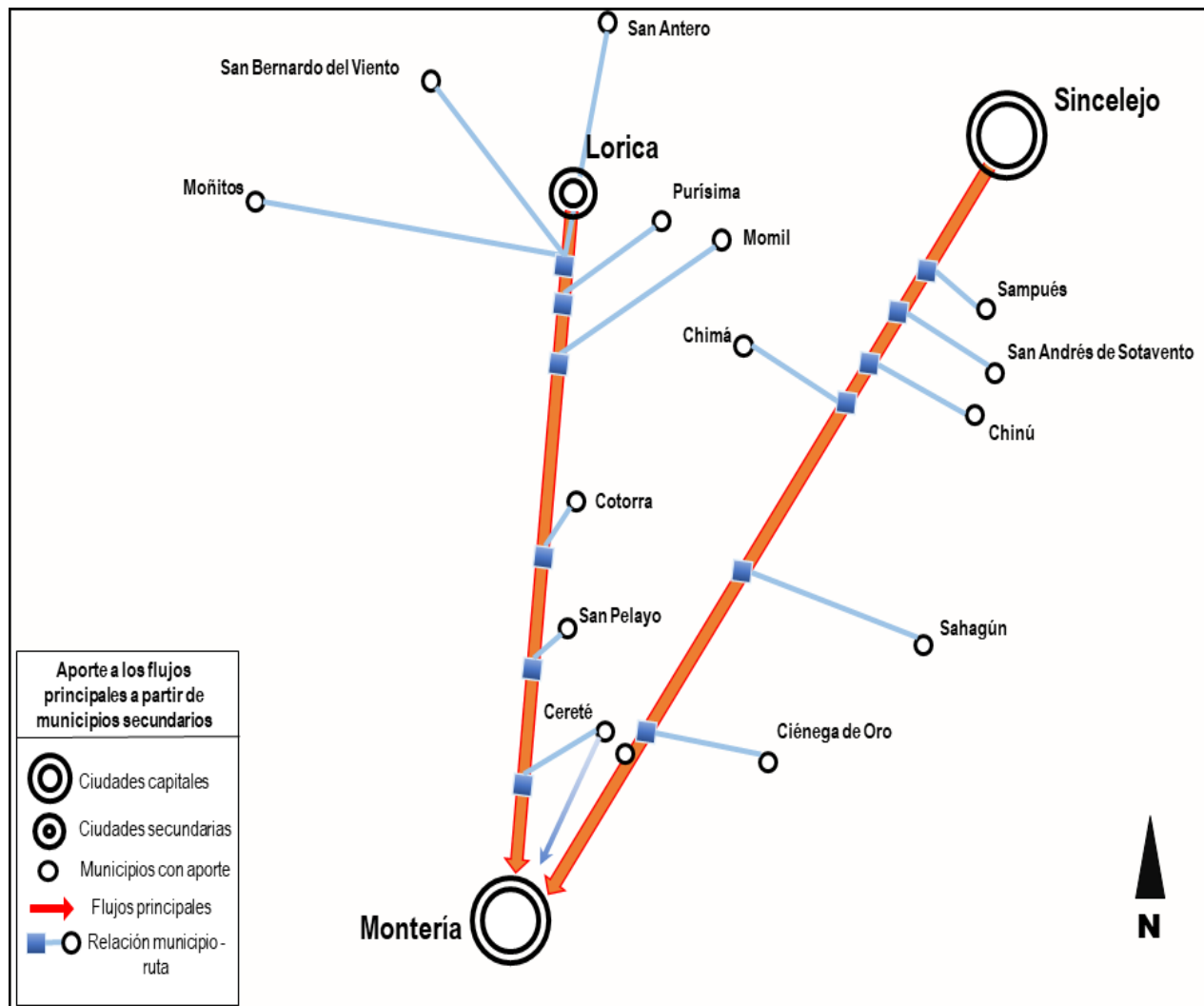


Figura 22. Corema de relaciones espaciales

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la Terminal de transporte de Montería, 2019

4.10 Peso poblacional en el departamento de Córdoba

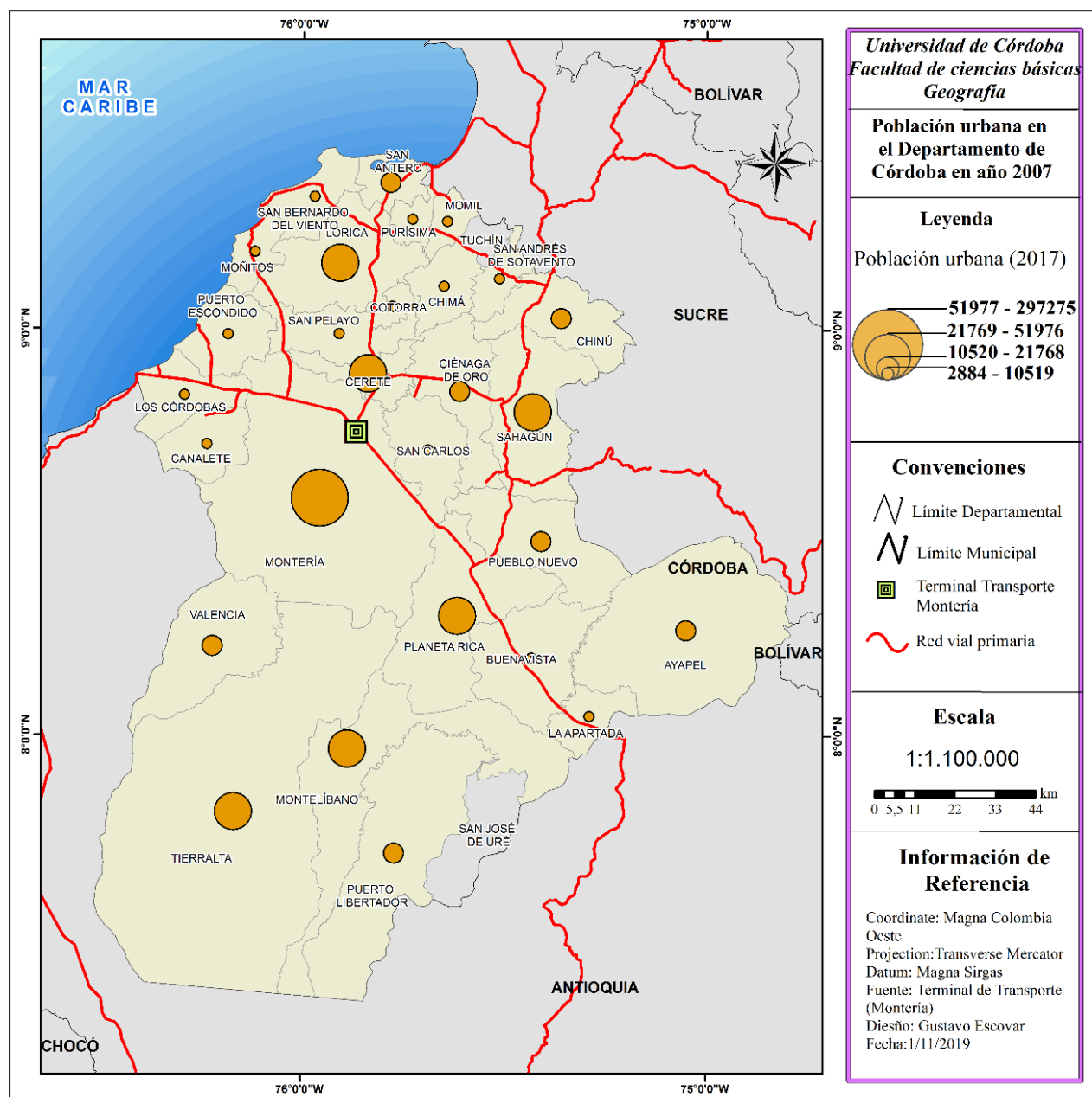


Figura 23. Peso poblacional

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del DANE, 2019

En lo que respecta al peso poblacional municipal es de gran aporte explicar que existe una estrecha relación entre el peso poblacional y los bajos niveles en la frecuencia y los NBI en cada municipalidad, es decir que en cada relación que se ejecute, hay que tener en cuenta

que la mayoría de los municipios existen carencias en cuanto a los servicios, las mismas que se ven reflejadas al momento de realizar la encuesta.

4.11 Frecuencias de rutas de vehículos por medio de la Terminal de transporte

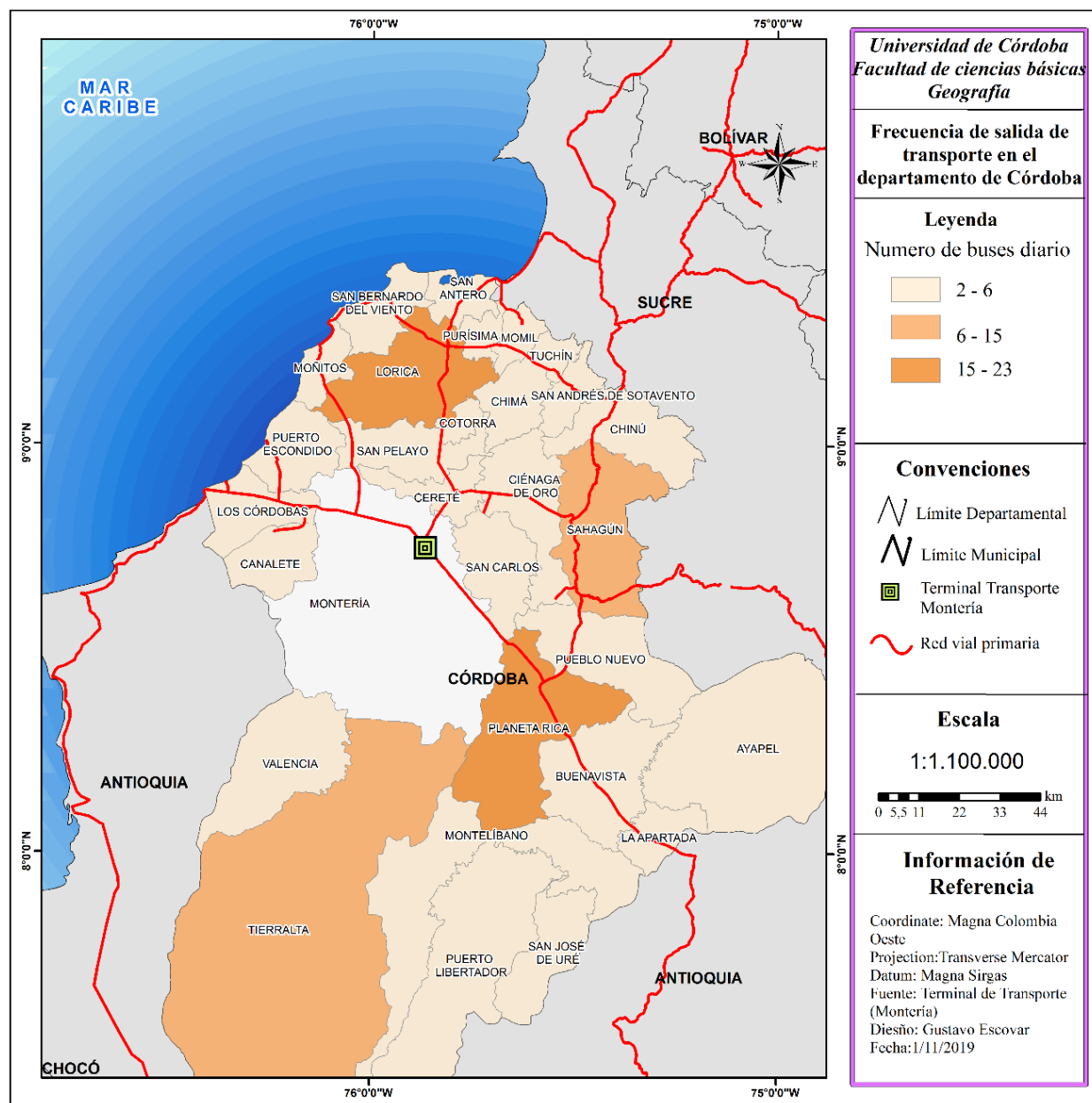


Figura 24. Frecuencias de rutas

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de la terminal de transporte, 2019

La importancia del mapa de frecuencia de ruta en el análisis permite relacionar desde necesidades básicas satisfechas y la densidad vial, la frecuencia en la salida de vehículos es directamente proporcional, se puede observar que se relaciona la densidad vial de cada municipio con la frecuencia de rutas a este y los municipios con altos niveles de necesidades básicas insatisfechas y su insuficiencia vial.

El mapa de frecuencia de ruta correspondiente explica la importancia en tiempo de cada municipio, es decir desde Montería se dan ciertos flujos constante hacia diferentes destinos intermunicipales, es así como se plantea entender la frecuencia de ruta o la concurrida como un valor muy importante.

De igual modo, se puede detallar el tiempo de recorrido de un lugar a otro de acuerdo a la distancia que exista entre un lugar y otro. Así se comienzan a entender los enlaces existentes entre una ciudad y otra, entre más flujos horarios tenga un municipio este sería más importante como es el caso de los principales municipios como Loricá, Planeta Rica, Cereté y ciudades capitales como Sincelejo donde estas pueden ser por donde se transite más y por ende su frecuencia es alta. La terminal se beneficia al igual que las personas que habitan en los lugares más recónditos al momento de movilizarse, es así entonces que se entiende que la alta demanda de servicios que requieren los municipios diferentes a montería se debe a ciertos factores que

En numerosos estudios sobre movilidad y transporte se habla de la caracterización de oferta y demanda, la cual está en función de las personas que usan los mecanismos para movilizarse, en ese sentido y desde el enfoque de la complejidad más allá de enunciar los datos arrojados por el análisis deja claro que la visita de los viajantes obedece a motivos principalmente salud y educación.

4. Conclusiones

En la realización de este artículo científico cuyos resultados fueron variados e inesperados, se concluye que la intensidad de los flujos tanto emisores como receptores se comportan de manera similar con diferencias escalonadas como si fueran flujos de viaje de ida y vuelta por las mismas personas tanto a nivel interdepartamental como intermunicipal. Este tipo de investigación es algo nuevo aplicado a este equipamiento, por lo tanto, lo que se obtuvo sirve de base para las próximas investigaciones en donde se pretenda estudiar la población que se moviliza diariamente a través de los sistemas de transportes que ofertan el servicio; pero también la competencia existente de empresas en una lucha por llegar a esos lugares donde la población lo necesita. Pensaríamos que lo contrario ocurre si la población de Montería fluye hacia otros municipios; pero en este caso resulta ser en su mayoría las mismas personas que visitan dicha ciudad y que gracias a que no es suficiente como resultado solo el índice de la intensidad fue necesario complementar con las cifras de la competitividad para saber a fondo la cobertura de las empresas; pero dándole más importancia a los municipios a través de un índice de frecuencia.

Además de esto se llegó a descubrir que existen pequeños municipios que le aportan individuos a los flujos de las ciudades más grandes explicadas antes en el corema, debido en muchas ocasiones a la falta de cobertura en muchos de estos,

La información primaria y secundaria que se obtuvo para llevar a cabo el estudio fue muy importante para generar resultados, tanto con personas como por empresas transportadoras las cuales también son de gran importancia y muestran un comportamiento interesante de supervivencia y competitividad para cubrir la demanda de población que se transporta diariamente por diferentes motivos bien sea educativo, salud, laboral y ocio, es aquí en donde los resultados nos dan a conocer una nueva población que aporta y a partir de este análisis servir de fuente para entidades interesadas en trabajar el tema o la academia.

Referencias Bibliográficas

DNP & SIGMA Consultores (2015). Observatorio del Sistema de Ciudades (OSC). Recuperado de <https://osc.dnp.gov.co/>

Haggett, P. (1976). Hybridizing alternative models of an epidemic diffusion process. *Economic Geography*, 52(2), 136-146.

Kaufmann, V. (2006). Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains. En M. Bonnet, & P. Aubertel, *La ville aux limites de la mobilité* (págs. 222-233). Paris: Puf.

Lee, E. (1966). A theory of migration. Recuperado de <https://link.springer.com/article/10.2307/2060063>

Millares, C., y Cebollada, A. (2009). La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales. Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/download>

Morrison, Bryan y Swanson. (2004). Internal migration and short-distance mobility. na.

Mosquera, A. (2016). Narrativas de la movilidad cotidiana: un caso de estudio en el barrio La Maternitat i San Ramon de Barcelona. *Perifèria. Revista d'investigació i formació en Antropologia*, 19(2), 101-123.

Ocampo y Arboleda (2016). Estrategias para una movilidad sostenible en los desplazamientos en Europa. Recuperado de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0722107.pdf>

Salazar, C. (2017). Funcionalidad territorial: niveles de accesibilidad de la población a equipamientos de salud primaria en la comuna de Pudahuel.